[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] das

[illegible]

pelo

[illegible] Pereira

[illegible]

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

GABINETE DO MINISTRO DA FAZENDA
SEÇÃO DE ESTUDOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS
BIBLIOTECA
Nº 1719 Data 5. 11. 1940

7. 7. 1941

RELATÓRIO

DE 1939

APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO

ENG.º OCTACILIO PEREIRA

DIRETOR GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA

1940
OF. GRÁF. DA LIVRARIA DO GLOBO — BARCELLOS, BERTASO & CIA.
PÔRTO ALEGRE
FILIAIS: SANTA MARIA, PELOTAS, RIO GRANDE E RIO DE JANEIRO

15463 51248

Senhor Secretário

Tenho a honra de apresentar-vos o Relatório das principais atividades da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, durante o exercício de 1939.

Nas detalhadas informações prestadas pelos diferentes departamentos desta Estrada encontrareis, por certo, os elementos suficientes para um julgamento seguro das condições em que se encontra esta ferrovia. Destaco aquí, entretanto, as ocorrências verificadas naquelle período, que merecem uma menção especial a principiar pela situação econômico-financeira da Viação Férrea.

RESULTADOS GERAIS

Inicío pelo coeficiente de tráfego, isto é, pela relação por cento entre a despesa de custeio e a receita bruta. Êsse número-índice, que tão bem resume a exploração da rêde, representa-se, em 1939, pelo valor de

97,84

o que vale dizer ter a despesa de custeio absorvido 97,84% da receita bruta, deixando margem para um saldo positivo, expresso pelos 2,16% restantes da receita bruta.

Pondo o coeficiente de tráfego em presença de seus números geradores, e mais do saldo, pode-se apreciar a situação dos últimos 5 anos, como segue:

ANOS	Receita bruta	Despesa de custeio	Saldo	Coeficiente de Tráfego
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	+ 14.062:583$920	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	+ 12.201:705$330	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	+ 13.179:000$100	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	— 4.627:042$150	104,44
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	+ 2.379:223$000	97,84

Por uma primeira inspeção nos resultados gerais, verifica-se que houve progresso nos transportes, pois, a receita continuou subindo. Quanto à despesa, nota-se, em relação ao ano anterior, um sensível decréscimo, em virtude das especiais medidas compressivas desta Diretoria, as quais conseguiram chegar ao saldo positivo de 2.379:223$000.

Essas medidas foram aconselhadas em princípios de setembro, quando se teve a convicção de que o exercício seria encerrado com deficit regular.

Com sacrifício para alguns serviços, as despesas mensais foram reduzidas em pessoal e material, mas, essa compressão tinha de ser provisória e, assim, foi mantida até dezembro de 1939.

Daí o saldo apresentado que, realmente, não traduz uma melhoria na exploração.

Comparando-se os dois últimos anos, ressaltam as diferenças que seguem, quanto à receita e à despesa:

Receita bruta:	+ 6.206:798$450	ou + 5,96%
Despesa de custeio:	— 799:466$700	ou — 0,74%

Resumindo, o período administrativo de 1939 encerra-se com os resultados seguintes:

Receita	110.324:698$700
Despesa	107.945:475$700
Saldo	2.379:223$000

Os quadros que seguem mostram as comparações dos transportes, entre os anos de 1938 e 1939, nos seus diversos itens.

Transportes ordinários de passageiros

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939
1.ª	1.206.864	1.332.518	130.022.346	134.229.617	12.131:315$600	12.468:221$000
2.ª	978.001	1.024.111	73.037.374	73.705.885	5.785:180$900	5.722:756$600
Totais......	2.184.865	2.356.629	203.059.720	207.935.502	17.916:496$500	18.190:977$600

O título Transportes Ordinários abrange somente as contas do público, eliminadas as contas dos Govêrnos Federal, Estadual e Municipais, das Emprêsas e do Fundo de Melhoramentos.

1.ª classe

As diferenças em 1939 se exprimem como segue:

+ 125.654 passageiros, ou seja um acréscimo de 10,41%
+ 4.207.271 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 3,24%
+ 336:905$400, ou seja um acréscimo de 2,78%.

2.ª classe

+ 46.110 passageiros ou seja um acréscimo de 4,71%
+ 668.511 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 0,92%
— 62:424$300 ou seja um decréscimo de 1,08%.

Somados os transportes ordinários aos efetuados por conta dos Govêrnos, das Emprêsas e do Fundo de Melhoramentos, obtêm-se os seguintes resultados para os

Transportes de passageiros em serviço remunerado

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939
1.ª	1.241.032	1.370.243	140.085.954	145.362.997	12.956:711$000	13.392:761$600
2.ª	1.021.624	1.073.393	86.337.592	86.974.134	6.562:205$700	6.474:093$200
Totais......	2.262.656	2.443.636	226.423.546	232.337.131	19.518:916$700	19.866:854$800

Na comparação geral de ambas as classes, verificam-se os seguintes aumentos:

+ 180.980 passageiros, ou seja um aumento de 8,00%
+ 5.913.585 passageiros-quilômetro, ou seja um aumento de 2,61%
+ 347:938$100, ou seja um aumento de 1,78%.

Bagagens

Os transportes de bagagens, em serviço remunerado, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1938	1.252,226	424.599	300:670$100
1939	1.114,929	400.874	272:545$900
Diferenças em 1939..	— 137,297 ou — 10,96 %	— 23.725 ou — 5,59 %	— 28:124$200 ou — 9,35 %

O decéscimo, como se vê, foi geral. A-pesar-da pequena importância dêste título nos resultados gerais, deve-se notar, entretanto, que o transporte de bagagens vem decrescendo de ano para ano.

Encomendas

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1938	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600
1939	33.323,535	5.887.701	3.784:526$800
Diferenças em 1939..	— 488,529 ou — 1,44 %	— 397.685 ou — 6,33 %	— 221:515$800 ou — 5,53 %

Pelo confronto acima verifica-se que os transportes de encomendas foram também inferiores em 1939.

Animais

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1938	100.509,150	31.302.909	5.579:866$100
1939	118.548,300	41.287.464	6.792:084$700
Diferenças em 1939..	+ 18.039,150 ou + 17,94 %	+ 9.984.555 ou + 31,90 %	+1.212:218$600 ou + 21,72 %

No quadro anterior estão reunidos os transportes efetuados nos trens de passageiros e nos trens de carga. Como se vê essa espécie de transporte progrediu em todos os títulos, apresentando consideráveis aumentos.

Mercadorias

A comparação que segue é de tôdas a mais importante, pelo vulto dos transportes de mercadorias:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1938	1.529.325,646	479.156.334	62.278:045$400
1939	1.694.423,379	546.783.077	66.361:351$800
Diferenças em 1939..	+ 165.097,733 ou + 10,80 %	+ 67.626.743 ou + 14,11 %	+4.083:306$400 ou + 6,56 %

Os aumentos gerais verificados, e em grau bem apreciável, confirmam ainda uma vez o contínuo progresso da Viação Férrea no transporte de mercadorias, conferindo ao último ano, de 1939, o ponto mais alto da linha em apreço.

É o que, mais amplamente, mostra o quadro seguinte, relatório do movimento geral de mercadorias, desde 1932:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400
1934	1.082.980	47.570:260$910
1935	1.193.121	51.660:861$520
1936	1.284.946	54.781:936$000
1937	1.392.019	59.782:991$100
1938	1.529.326	62.278:045$400
1939	1.694.423	66.361:351$800

É de notar, porém, que neste quadro, em que só figuram transportes remunerados, se acham também incluídos os transportes por conta dos Govêrnos Federal, Estadual e Municipais e, ainda, os transportes assás vultosos da conta Fundo de Melhoramentos, título êsse aberto justamente no ano de 1932.

Eliminando-se tais lançamentos, que não guardam nenhuma relação com a circulação da riqueza do Estado, e que podem eventualmente atingir grandes cifras, a demonstração do transporte de mercadorias tomará o novo aspecto:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	728.119	32.912:170$340
1933	813.821	40.338:320$900
1934	851.124	40.584:197$200
1935	979.361	47.457:600$100
1936	1.027.998	50.437:209$200
1937	1.131.662	54.872:565$400
1938	1.185.740	57.842:319$100
1939	1.351.079	61.520:294$300

Essa é a contribuição propriamente do público, no transporte de mercadorias. Representa a evolução da circulação das mercadorias riograndenses, pelo trilho, numa curva já excoimada das influências acidentais, e que é devéras auspiciosa.

Receita total

Acrescentando-se aos dados já registrados os resultantes das diversas rendas especiais, obtêm-se o total da receita, em 1939, que, comparativamente com o ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1938	1939
Passageiros	19.518:916$700	19.866:854$800
Bagagens	300:670$100	272:545$900
Encomendas	4.006:042$600	3.784:526$800
Animais em trens de passageiros	322:856$300	317:278$700
Mercadorias	62.278:045$400	66.361:351$800
Animais em trens de carga	5.257:009$800	6.474:806$000
Telegramas	198:939$000	194:984$800
Armazenagens	195:216$500	221:703$100
Taxa ad-valorem	7.907:133$600	8.155:423$600
Rendas diversas	4.133:070$250	4.675:223$200
Totais	104.117:900$250	110.324:698$700

Por êsses dados, e como já vimos, a receita arrecadada em 1939, superou a de 1938 em 6.206:798$450, ou seja em mais 5,96 %.

Eliminando também no total da receita, tal como fizemos para a parcela referente a mercadorias, tôdas as contas que não sejam as do público, obtem-se a relação abaixo, cujos valores são devéras interessantes e expressivos:

ANOS	Receita p/c do público
1932	45.213:894$940
1933	54.527:360$000
1934	55.026:624$700
1935	63.848:468$900
1936	70.101:695$600
1937	79.257:590$000
1938	84.706:670$000
1939	89.601:028$500

Despesa

As medidas de compressão tomadas em 1939 reduziram a despesa, em relação a 1938, como abaixo se vê:

ANOS	Pessoal	Material	Total
1938	55.788:114$400	52.956:828$000	108.744:942$400
1939	55.755:311$300	52.190:164$400	107.945:475$700
Diferenças em 1939..	— 32:803$100 ou — 0,06%	— 766:663$600 ou — 1,45%	— 799:466$700 ou — 0,74%

Ainda assim o custo da tonelada-quilômetro foi de

$151.923

não tendo voltado ao nivel de 1937.

O custo dessa unidade de tráfego, nos três últimos anos, foi de:

Em 1937...............	$145.419
Em 1938...............	$172.506
Em 1939...............	$151.923

a) PESSOAL

Discriminando-se a despesa da verba "Pessoal" pelas Divisões, obtêm-se o quadro que segue:

DIVISÕES	1938	1939	Diferenças em 1939
Administração Central	5.491:375$100	5.438:675$900	— 52:699$200
Tráfego	17.976:672$600	18.147:060$600	+ 170:388$000
Locomoção	17.592:007$600	17.282:399$300	— 309:608$300
Via e Edifícios.......	14.728:059$100	14.887:175$500	+ 159:116$400
Totais.........	55.788:114$400	55.755:311$300	— 32:803$100

Si tomarmos agora em consideração o "Efetivo do Pessoal", apanhado que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, incluindo-se não só os serviços de custeio, mas também os serviços por conta do Fundo de Melhoramentos, o pessoal da 5.ª Divisão, os serviços por conta de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi de:

em 1938................	4.816.300 diárias
em 1939................	4.682.924 diárias

tendo cabido a cada diária os valores médios

em 1938.........................	13$536
em 1939.........................	13$534

Os números acima citados, de diárias pagas, considerando-se os mensalistas na base de 360 dias e os diaristas na base de 300 dias por ano, dão, nos períodos em confronto, os números seguintes de empregados:

1938..................	14.507 empregados
1939..................	13.805 empregados

Os empregados distribuiram-se por Divisão do modo que segue:

DIVISÕES	1938	1939	Diferenças em 1939
Administração Central	877	904	+ 27
Tráfego	3.594	3.591	— 3
Locomoção	4.173	4.096	— 77
Via e Edifícios...............	4.885	4.469	— 416
Estudos e Construções........	978	745	— 233
Totais.................	14.507	13.805	— 702

b) MATERIAL

A despesa na verba "Material" discrimina-se do seguinte modo nas contas de Custeio:

DIVISÕES	1938	1939	Diferenças em 1939
Administração Central	4.721:533$400	4.281:661$600	— 439:871$800
Tráfego	2.450:499$300	2.195:996$100	— 254:503$200
Locomoção	37.998:033$800	36.538:640$100	— 1.459:393$800
Via e Edifícios.......	7.786:761$500	9.173:866$600	+ 1.387:105$100
Totais.........	52.956:828$000	52.190:164$400	— 766:663$700

MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

Resumindo, o exercício de 1939 encerrou-se com o seguinte resultado, comparativamente com o ano anterior:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	— 4.627:042$150
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	+ 2.379:223$000
Diferenças em 1939..	+ 6.206:798$450 ou + 5,96%	— 799:466$700 ou — 0,74%	— 2.247:819$150 —

EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Os índices gerais da eficiência dos serviços designados pelo custo das unidades produzidas, são representados, nos três últimos anos, pelos valores que seguem:

ANOS	Custo da tonelada-quilômetro	Custo do trem-quilômetro
1937	$145.419	12$799.0
1938	$172.506	15$299.4
1939	$151.923	15$073.8
Diferenças de 1939 sôbre 1938......	— $020.583	— $225.6

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro, apreciam-se como segue:

DESPESA PARA:	Em 1938	Em 1939
o serviço das estações..............	$013.005	$011.420
o serviço das locomotivas..........	$055.547	$048.318
o serviço dos trens.................	$006.950	$006.077
as indenizações e os acasos........	$000.793	$000.747
as miscelâneas	$016.114	$014.412
o total referente à condução........	$092.409	$080.974
a conservação da linha e dependências	$035.716	$033.864
a conservação do material...........	$028.485	$023.623
a administração e diversos..........	$015.896	$013.462
o total do custeio....................	$172.506	$151.923

A discriminação do custo do trem-quilômetro é a seguinte:

DESPESA PARA:	Em 1938	Em 1939
o serviço das estações..............	1$153.4	1$133.1
o serviço das locomotivas..........	4$926.4	4$794.0
o serviço dos trens.................	$616.4	$603.0
as indenizações e os acasos........	$070.4	$074.1
as miscelâneas	1$429.1	1$430.0
o total referente à condução........	8$195.7	8$034.2
a conservação da linha e dependências	3$167.6	3$360.0
a conservação do material...........	2$526.3	2$343.9
a administração e diversos..........	1$409.8	1$335.7
o total das despesas de custeio.....	15$299.4	15$073.8

CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

A conta "Fundo de Melhoramentos", foi criada pelo Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a inovação do contrato da Viação Férrea.

Os recursos que constituem o "Fundo de Melhoramentos", nos itens do citado Decreto, são os seguintes:

a) produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;
b) produto de uma taxa adicional de dez por cento sôbre as tarifas, que estiverem em vigor;
c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

O vulto dos melhoramentos a executar desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens a e b, obrigou o Estado a lançar mão da faculdade prevista no item c.

Até 31 de dezembro de 1939 a receita apurada e proveniente dos recursos previstos nos itens a e b, elevou-se a 121.128:480$200 e a despesa total a 263.125:766$940, havendo pois, a diferença de 141.997:286$740.

Essa diferença assim se distribue:

Receita	121.128:480$200
Despesa que corre diretamente pela arrecadação	159.349:250$610
"Deficit"	38.220:770$410
Despesas com a Variante Barreto-Diretor A. Pestana, garantidas por emissão de apólices pelo Govêrno do Estado — Saldo	45.648:764$880
Despesas com a construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	9.450:380$650
Despesas com aquisição de material, garantidas pela emissão de promissórias avalisadas pelo Govêrno do Estado — Saldo	48.677:370$800
Soma	141.997:286$740

O movimento dessa conta em 1939 foi o seguinte:

Receita ordinária

Receita líquida	2.379:223$000
Taxa de 10 %	9.438:095$100
	11.817:318$100

Despesa ordinária

Obras custeadas diretamente	1.530:965$890	
Comissão de 5 % sôbre a conta de melhoramentos	1.257:894$600	
Serviço de juros relativos à Variante Barreto-Diretor A. Pestana	3.767:050$300	
Resgate de parte da 2.ª promissória emitida a favor da Brasunido S/A. para aquisição de materiais	4.238:821$700	
Saldo da 15.ª promissória resgatada antecipadamente	576:000$000	
Apólices resgatadas durante o ano	1.245:000$000	12.615:732$490
"Deficit"		798:414$390

Receita verificada até 31 de dezembro de 1938	109.311:162$100	
Despesa até a mesma data	146.733:418$120	
"Deficit" até 31 de dezembro de 1938.....		37.422:256$020
"Deficit" até 31 de dezembro de 1939.....		38.220:670$410

A situação das contas, com responsabilidade do Estado é a seguinte:

Variante Barreto-Diretor A. Pestana

Despesa realizada	46.893:764$880
Apólices emitidas	46.505:156$800
A emitir	388:608$080

Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí

Despesa realizada	9.450:380$650
Importância entregue pelo Estado........	8.481:817$700
A entregar	968:562$950

Aquisição de materiais fornecidos pela Brasunido

Títulos emitidos por conta do Fundo de Melhoramentos	58.883:358$300
Títulos já resgatados....................	10.205:987$500
Títulos a resgatar......................	48.677:370$800

Somadas estas quatro últimas parcelas, obtem-se o total de 88.255:312$240 que, no relatório apresentado pela Contabilidade, aparece como excesso de despesa sôbre a receita.

Considerando como consolidada, a dívida com a Brasunido, pela emissão de apólices, a insuficiência de pagamentos relativa à Conta "Fundo de Melhoramentos" em 31 de dezembro de 1939, assim de desdobra:

Importância de responsabilidade da Viação Férrea	38.220:770$410
Idem do Estado em apólices	388:608$080
Idem, idem em dinheiro	968:562$950
Soma	39.577:941$440

A importância da dívida que consideramos consolidada e o pagamento em dinheiro feito pelo Estado montam a:

Variante Barreto - Diretor A. Pestana	46.505:156$800	
Apólices resgatadas	1.245:000$000	45.260:156$800
Títulos da Brasunido		48.677:370$800
Pagamentos feitos pelo Govêrno do Estado por conta do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí		8.481:817$700
		102.419:345$300

que adicionada à parcela anterior, forma o total de réis 141.997:286$740, quantia já encontrada, e que representa a diferença entre a importância arrecadada e a despesa efetuada na Conta "Fundo de Melhoramentos".

Descontada dessa quantia a importância correspondente aos saldos das Contas Lucros Diferidos, Lucros e Reservas e Subvenção da União, no montante de 35.985:300$350, obtem-se 106.011:986$390, que representa, exatamente a insuficiência do ativo.

REAPARELHAMENTO POR CONTA DA SUBVENÇÃO DA UNIÃO

O Decreto Lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, autorizou a subvenção de 200 mil contos de réis para o reaparelhamento da Viação Férrea, em quotas anuais de 20 mil contos de réis.

Em 1939 foram recebidas duas semestralidades, no valor de 20.000 contos e despendidos, em diversas obras 9.511:248$300 encerrando-se pois o exercício com um saldo de 10.488:751$700.

TARIFAS

Durante o ano de 1939 prosseguiram os trabalhos de revisão geral das tarifas, os quais foram procedidos pela comissão designada em 30 de abril de 1938 e composta dos engenheiros Ildefonso da Silva Dias e Pedro Italo Dalle Ore, e do sr. Francisco Matte.

Terminados os seus trabalhos, após longos estudos, a referida comissão apresentou, em 18 de outubro de 1939, o plano para a revisão geral das novas tarifas, que depois de aprovado por esta Diretoria foi encaminhado ao Govêrno do Estado, em 18 de janeiro de 1940.

É de dizer-se que em 1939 vigoraram ainda as tarifas aprovadas pelo Ministério da Viação em 1926, com as alterações que lhes têm sido introduzidas de ano para ano, de maneira a ajustá-las aos interêsses da Viação Férrea e da economia rio-grandense. Assim, foram alteradas diversas tabelas de mercadorias. Foram também concedidas facilidades nos transportes para passageiros e produtos destinados às exposições, feiras agrícolas e pastorís, que periodicamente se realizam em diversos pontos do Estado.

Com referência ainda às tarifas de 1926, já muito desfiguradas pelas sucessivas alterações, convém recordar aquí os dois aumentos de ordem geral, ambos de 10%, verificados um em 15 de janeiro de 1930 e o outro em 1.º de dezembro de 1932.

O primeiro refere-se à taxa especial para a formação do Fundo de Melhoramentos e o segundo constitue um aumento na tarifa propriamente dita.

Esta Diretoria continua insistindo pela necessidade de serem aprovadas as novas tarifas, organizadas de modo a conciliar interêsses do público e da Viação Férrea.

Esta obterá, apenas, um acréscimo de cêrca de 6.000 contos por ano na sua receita, acréscimo que corresponde a 6%, mais ou menos, da receita total arrecada no exercício em aprêço.

De passagem, diga-se, que a Estrada de Ferro Central do Brasil acaba de levantar as suas tarifas na proporção de 16% sôbre a sua receita, providência que vem sendo tomada por muitas outras estradas de ferro no Brasil.

Sem elevação de tarifas a Viação Férrea não poderá atender às suas necessidades com pessoal e material é o que, em resumo, cumpre-me afirmar ao Govêrno do Estado.

TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Continuou a contento o tráfego rodoviário em conexão com o ferroviário, de Bento Gonçalves para Alfredo Chaves e Prata e de Santa Barbara para Palmeira e Iraí.

Entretanto, com a reorganização administrativa da Viação Férrea, proposta ao Govêrno do Estado, fácil será dar nova feição a serviço tão importante, melhorando-o e ampliando-o, como se faz necessário e urgente.

EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão total das linhas da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1939, era de 3391,165 Km., havendo, pois, um acréscimo de 26,603 Km. sôbre igual data do ano anterior.

Essa diferença é relativa à construção dos trechos ferroviários concluídos em 1939 e abaixo especificados:

Mancarrão a Quaraí (Ramal de Alegrete a Quaraí)	15,200 Km.
Prolongamento da duplicação da linha entre Diretor A. Pestana e Navegantes............	4,231 "
Vila Nova ao Matadouro Modêlo..............	7,172 "
Total...............................	26,603 Km.

LASTRAMENTO

Continuou metodicamente durante o ano relatado o lastramento da linha com pedra britada, tendo sido lastrados 154,743 Km. de linha perfazendo o total de 1744,616 Km. ou sejam 51,44% da extensão total da rêde.

A partir de 1939 foram as seguintes as extensões da linha lastrada com pedra britada:

Anos:	
1929......................	54,217 Km.
1930......................	83,936 "
1931......................	105,339 "
1932......................	120,301 "
1933......................	114,950 "
1934......................	119,437 "
1935......................	113,187 "
1936......................	118,987 "
1937......................	106,847 "
1938......................	141,773 "
1939......................	154,743 "

SUBSTITUIÇÃO DE DORMENTES

Durante o ano de 1939 foram tomadas enérgicas providências para atenuar as sensíveis faltas que se vinham verificando anualmente na substituição de dormentes como se vê abaixo.

Havendo necessidade de substituir cêrca de 600.000 dormentes, anualmente, vinha sendo fornecida quantidade às vezes inferior à metade da que era precisa.

Com as medidas postas em prática foi possível durante o ano relatado substituir 527.121 dormentes.

A partir de 1935 foram as seguintes as quantidades de dormentes substituídos:

Anos	Dormentes substituídos
1935	393.234
1936	277.115
1937	247.737
1938	388.215
1939	527.121

RAMAL DE ALEGRETE A QUARAÍ

Com a conclusão do trecho de Mancarrão à cidade de Quaraí, a 25 de novembro de 1939, foi oficialmente inaugurado e entregue ao tráfego o ramal de Alegrete a Quaraí que vinha sendo construído pela Viação Férrea, custeadas as despesas pelo Govêrno do Estado.

Procede-se à conclusão da ligação da estação de Quaraí com o estabelecimento saladeril dalí, cujo ramal tem a extensão de cêrca de 2 Km. A estação provisória, de madeira, será substituída por outra definitiva de alvenaria com os respectivos armazéns, etc.

RAMAL DE MATADOURO MODÊLO

Em março do ano relatado foram concluídos os trabalhos de construção do ramal do Matadouro Modêlo de propriedade do Govêrno do Estado e a 12 de junho daquele ano entregue definitivamente ao tráfego.

VARIANTES DA SERRA

Depois de inspecionado por um representante do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, foi entregue ao tráfego, a 28 de maio daquele ano, um trecho de 4.100 metros entre as estações de Taquarembó e Guassupí na linha da serra.

Os trabalhos de construção de variantes naquela linha foram praticamente paralizados afim de regularizar a sua situação com o Govêrno Federal, tendo sido ativados no corrente ano (1940), de modo a permitir a sua rápida conclusão, com as incontestes vantagens já conhecidas para o tráfego daquela linha.

CONSULTORIA JURÍDICA

Pelo gabinete do advogado da Viação Férrea transitaram, no período em relato, duzentos e vinte e um (221) expedientes, assim discriminados:

I	Pareceres sôbre		
	a) Desapropriações		37
	b) Sêlo de contratos, contas assinadas, taxa rodoviária, isenção de direitos aduaneiros, delitos, serviço militar, aplicação de leis e prestação de garantias		65
	c) Acidentes do tráfego: Indenização por morte de pessoas, de animais, por incêndio		21
	d) Férias regulamentares, abandono de serviço, diferença de vencimentos		28
II	Desapropriações em andamento aguardando o resultado de providências tomadas		37
III	Minutas de contratos, escrituras, promoções, têrmos e expedientes		27
IV	Defesas em processos criminais, consequentes de acidentes do tráfego:		
	Taquara	1	
	São Leopoldo	1	
	Pôrto Alegre	4	
	Soma	6	6
	Total		221

Dos ferroviários processados, cinco já foram absolvidos e um aguarda a respectiva sentença.

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

Em dezembro de 1937, foi criado o Departamento do Pessoal, instalando-se imediatamente a secção de expediente e a secção jurídica.

Com essa organização todos os processos relativos à gratificação adicional, despesas de funeral, licença-prêmio, licença para tratamento de saúde e interêsses, serviço militar, indenização por acidentes do trabalho e demais processos que se relacionam com o funcionalismo em geral da Viação Férrea, passaram a ser processados e encaminhados pelo Departamento em referência.

Em agôsto de 1939, entrou em organização a secção de assentamentos, com o competente aparelhamento de moderno fichário, iniciando, em seguida, a sua atividade com a distribuição dos questionários (mod. X-29), de identificação dos funcionários.

Os questionários em referência foram distribuídos, em primeiro lugar, à Diretoria, Departamento do Pessoal, Almoxarifado e, posteriormente, às 1.ª e 5.ª Divisões, para o competente preenchimento.

O movimento do Departamento do Pessoal, no exercício de 1939, foi o seguinte:

Secção de expediente

Licenças-prêmio	85
Tratamento de saúde e interêsses	5.035
Indenização por acidente do trabalho	65
Pagamentos relativos a funerais	99
Gratificações adicionais	426
Processos de naturalização de empregados estrangeiros, de conformidade com a portaria n.º 2.198, de 6 de julho de 1939	374
Total geral	6.084

Secção de assentamentos

No período de agôsto a dezembro, foram registrados nessa secção, 856 funcionários, assim distribuídos:

Diretoria	32
Departamento do Pessoal	17
Almoxarifado	357
1.ª Divisão	290
5.ª Divisão	160
Total geral	856

No decurso do exercício de 1939, foram apresentados às diversas Divisões e, posteriormente nomeados, 26 candidatos ao cargo de escriturário de 4.ª classe, aprovados no concurso realizado em 1938.

Gabinete do Advogado

Deram entrada no Gabinete do Advogado, durante o exercício relatado, 663 expedientes, sendo, no mesmo período, de 689 o número de pareceres expedidos que se distribuem pelos seguintes assuntos:

Inquéritos administrativos e assuntos relativos	43
Situação jurídica de estrangeiros	9
Férias	12
Correção de nomes	324
Pedidos de certidões	7
Pagamentos diversos	13
Recursos administrativos	9
Indenizações por acidente	93
Vencimentos impagos e despesas de funerais	24
Gratificações adicionais	108
Recursos e contestações perante a Justiça Trabalhista	9
Outros assuntos	23
Situação perante Serviço Militar	6
Aposentadoria e Pensões	2
Contagem de tempo	7
Total geral	689

Além disto, o mesmo gabinete, representando esta Viação Férrea em ações em que a mesma foi parte, compareceu em diversos fôros do interior, como Santa Maria, Passo Fundo, Carasinho, Rio Pardo, Cachoeira e São Borja, bem como no desta Capital, não só na justiça comum, como perante as juntas de Conciliação e Julgamento.

COMISSÃO DE INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS

Durante o ano de 1939 foram realizados 46 inquéritos, assim especificados:

Embriaguês	9
Embriaguês e desordem	2
Agressão	6
Improbidade	2
Abandono de emprêgo	5
Insubordinação	1
Furtos	8
Irregularidades diversas	11
Atritos entre empregados	2
Número total de inquéritos	46

Por Divisão	1939	1938
1.ª Divisão	0	0
2.ª Divisão	20	14
3.ª Divisão	9	9
4.ª Divisão	12	8
5.ª Divisão	2	2
Almoxarifado	3	3
Totais	46	36

INSPETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Com a aposentadoria do eng.º Felix de Abreu e Silva, assumiu interinamente a chefia do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas o eng.º José Alexandre Alcaraz.

Posteriormente o Govêrno Federal designou para aquela elevada função o eng.º Alipio Gonçalves Rosauro de Almeida.

Foram mantidas com todos os funcionários daquele importante órgão federal de fiscalização as mais cordiais relações, cooperando dêsse modo na solução dos problemas que lhe estão afetos na forma do contrato em vigor.

COMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de rêde composta de oficiais do Exército e de engenheiros da Viação Férrea.

Em substituição do Cel. Salvador César Obino, Comissário Militar, e do respectivo adjunto Cap. Cícero Saldanha Bica, foram designados pelo Estado Maior do Exército para aquelas funções, respectivamente, os Majores Fernando Pires Besouchet e José Luiz Bettanio Guimarães.

Cumpre destacar aquí que com aqueles representantes do Estado Maior do Exército vêm sendo mantidas as relações mais cordiais.

REUNIÃO DOS DIRETORES DE ESTRADAS DE FERRO

A 16 de maio de 1939, realizou-se no Rio de Janeiro a 2.ª Conferência dos Diretores de Estradas de Ferro à qual compareceu pessoalmente o Diretor da Viação Férrea, acompanhado do eng.º ajudante José Borges de Leão.

Os trabalhos apresentados naquela reunião foram posteriormente publicados em volume especial. Pela Resenha dos mesmos, verifica-se o elevado número de assuntos tratados pela Viação Férrea, cuja representação teve um voto de louvor da assembléia.

SEGURO COLETIVO

Continuou a vigorar na Viação Férrea a apólice de seguro em grupo emitida pela Companhia Nacional de Seguros de Vida "Sul América", que vem cumprindo com regularidade o contrato firmado.

Desde a vigência do seguro em grupo até 31 de dezembro de 1939, ocorreram 593 mortes, tendo sido pagas indenizações no valor de 2.562:000$000. Durante o ano relatado verificaram-se 144 sinistros, tendo a Companhia "Sul América" pago a quantia de 658:000$000.

CONCLUSÃO

Tais são, Sr. Secretário, os principais fatos que julguei dever mencionar, afim de orientar-vos sôbre a administração da Viação Férrea, durante o exercício de 1939.

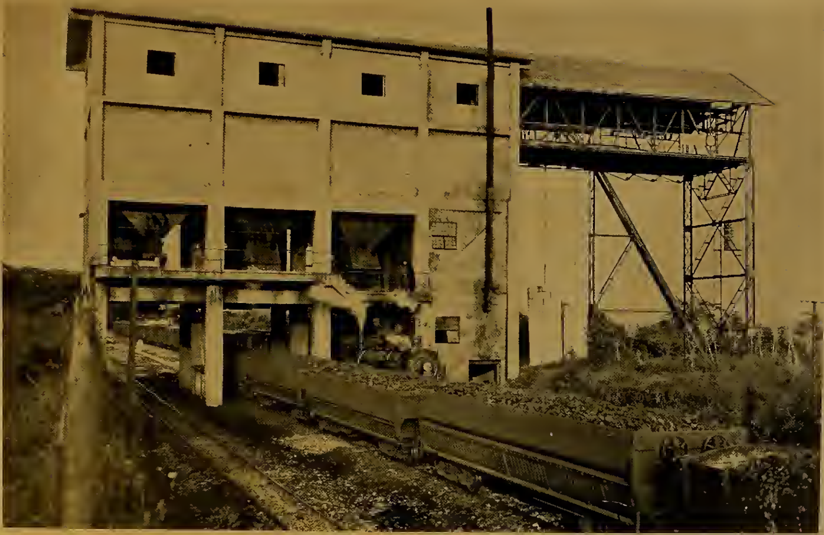
A seguir, encontrareis detalhadamente relatadas tôdas as atividades dos diversos departamentos desta via férrea, e, tenho a convicção, serão suficientes para inteirar-vos completamente da administração desta estrada naquele período. Si, entretanto, julgardes necessários quaisquer outros esclarecimentos esta Diretoria presta-los-á prazeirosamente.

Cumpro, ainda, o dever de agradecer a S. Excia. o Sr. Cel. Osvaldo Cordeiro de Farias, digno Interventor Federal neste Estado, a confiança que vem depositando na minha administração.

Consigno aquí, também, os meus melhores agradecimentos a todos os senhores engenheiros chefes de serviços e seus auxiliares imediatos, bem como a todos os ferroviários sul rio-grandenses, sem distinção de categorias, pelo valioso auxílio que vêm prestando à minha administração nos afanosos e complexos serviços afetos à direção geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Pôrto Alegre, 9 de setembro de 1940.

Octacilio Pereira,
Diretor Geral.



Silo de carvão nacional no Kilômetro 252 da linha Santa Maria-Pôrto Alegre.

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas durante o ano de 1939, foi inferior ao de 1938 e o de saídas, superior, conforme demonstra o quadro seguinte:

ANOS	ENTRADAS	SAíDAS
1938	63.342:763$030	54.685:525$230
1939	59.486:800$710	54.925:704$310
Diferenças..........	— 3.855:962$320	+ 240:179$080

Acha-se assim discriminado, em 1939, o movimento geral do Almoxarifado:

Existência em 1.° de janeiro de 1939..	20.902:515$760

ENTRADAS:

por compras	54.325:103$900
por objetos manufaturados nas Oficinas e na Fábrica de Artefactos de Cimento......	4.022:398$300
por devoluções	1.020:819$310
por sobras líquidas de inventários........	118:479$200
Total	80.389:316$470
Saídas durante o ano........	54.925:704$310
Saldo para 1940.............	25.463:612$160

As importâncias despendidas com a aquisição e confecção de materiais em 1939, incluídas as despesas de manipulação e outras, — estão assim representadas, comparativamente com as do ano de 1938:

MATERIAIS	1938	1939
Carvão nacional	15.353:584$640	16.253:833$530
Carvão briquete	11.811:775$370	9.509:564$060
Lenha	4.807:265$800	6.137:402$510
Dormentes de lei............	3.546:137$460	6.296:077$190
Madeiras	2.389:717$160	1.055:762$190
Acessórios para trilhos.......	1.622:574$900	1.381:929$510
Diversos e papelaria..........	21.845:978$770	17.712:933$210
Materiais de linha...........	1.238:667$400	—
Totais	62.615:701$500	58.347:502$200
Diferença para menos em 1939	—	4.268:199$300

Essas parcelas representam somente os valores dos materiais que passaram pelo estoque do Almoxarifado. As aquisições de materiais imputados diretamente às contas de saídas, não estão, pois, nelas incluídas.

Verifica-se pelo demonstrativo supra, que o movimento de compras em 1939, foi inferior ao de 1938, em 4.268:199$300, devido a maior compressão, naquele ano, exercída nas aquisições de materiais, em face do alto valor aquisitivo dos mesmos, bem como, em consequência das dificuldades surgidas para as respectivas encomendas, decorrentes da atual conflagração européia.

Essa compressão, porém, somente foi possível graças à medida de previdência, tomada em 1937 e 1938, pela qual os estoques de alguns materiais de procedência estrangeira, de maior consumo, — foram reforçados, diante da iminência dessa guerra, já então em franca efervescência.

Não fôra isso, estaria, agora, a Viação Férrea privada de muitos dêsses materiais ou pagando-os, quando houvesse interessados nas suas vendas, por preços devéras proibitivos.

O saldo de 25.463:612$160 transposto para o exercício de 1940, é constituído pelas parcelas seguintes:

Acessórios para trilhos	616:871$380
Dormentes de lei	1.999:301$870
Carvão nacional	336:703$490
Carvão briquete	4.360:916$650
Lenha	961:808$110
Ferro em barras e chapas	1.939:863$170
Aço em barras e chapas	402:915$860
Latão em barras e chapas	155:997$700
Cobre em barras e chapas	116:938$820
Cobre para fundição	180:061$940
Madeiras	486:660$200
Bronze fundido	190:166$080
Ferro fundido	239:952$350
Parafusos e porcas	527:479$260
Tubos para caldeiras	266:974$650
Aros para locomotivas e veículos	846:824$450
Eixos de aço	245:837$130
Molas para locomotivas e veículos	730:685$780
Papelaria e objetos para escritório	397:251$350
Gasolina e querosene	99:246$670
Óleos diversos	486:998$390
Materiais de linha	980:613$590
Materiais para construção de 22 carros de passageiros	541:535$310
Materiais diversos	8.189:255$720
Desincrustante Dearborn, fórmula 300	162:752$240
Total	25.463:612$160

Recebimento de carvão nacional

Foram recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, durante o ano de 1939, — 286.489,620 toneladas dêsse combustível, nos seguintes portos:

Pôrto de	Quantidade	Média mensal aproximada
Rio Grande	8.885,820	740,485
Pelotas	48.403,460	4.033,622
Cabo aéreo	186.739,840	15.561,653
Pôrto Alegre	42.460,500	3.538,375
	286.489,620	23.874,135

Consumo de carvão nacional

Nesse mesmo período, foram consumidas 287.996,008 toneladas, contra 268.139,983 em 1938. Houve, em consequência, sôbre êsse último ano, um acréscimo de 19.856,025 toneladas.

O consumo mensal foi:

	T
Janeiro	25.545,510
Fevereiro	22.792,660
Março	27.064,090
Abril	21.493,218
Maio	19.750,470
Junho	20.909,400
Julho	24.815,700
Agôsto	24.432,050
Setembro	23.804,303
Outubro	23.425,197
Novembro	26.706,310
Dezembro	27.257,100
Total	287.996,008

O movimento geral do ano de 1939, em números redondos, comparado com o do ano de 1938, assim se apresenta:

MOVIMENTO GERAL	1938	1939
	T	T
Saldo em 1.° de Janeiro	5.943	6.964
Recebimento durante o ano	267.040	286.490
Ajuste de inventários	2.121	212
	275.104	293.666
Consumidas durante o ano	268.140	287.996
Saldo real em 31/12	6.964	5.670

Carvão briquete

Em 1.° de janeiro de 1939, havia um saldo dêsse combustível de 11.910,341 toneladas; durante o ano foram recebidas, por diversos vapores, dos fornecedores Raab Karcher e Kaye, Son & C.° Ltda., — 45.303,170 toneladas.

Em resumo, o movimento geral do ano foi:

	T
Saldo em 1.°-1-939	11.910,341
Entradas por compra	45.303,170
Ajuste de inventários	551,579
Total	57.765,090
Consumidas durante o ano	37.247,208
Saldo para 1.°-1-940	20.517,882

Foram consumidas, pois, menos 10.906,609 toneladas, em relação ao ano de 1938, cujo consumo atingiu a 48.153,817 toneladas.

Lenha

As entradas de lenha durante o ano, foram de 621.568 m³ na importância de 6.155:840$510, inclusive 14.617 m³ extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Santana, Itaquí e Uruguaiana, no valor de 70:401$000 e mais 18.438 m³ no valor de 18:438$000 de ajuste de inventários, com tôdas as despesas de manipulação e transporte.

Resumindo:

Entradas por compra, de diversos	588.513 m³	6.067:001$510
Entradas por compra, dos Hortos	14.617 m³	70:401$000
Entradas por ajuste de inventários	18.438 m³	18:438$000
Total	621.568 m³	6.155:840$510

O preço médio de saída do ano, foi de 9$825 por metro cúbico.

O consumo dêsse combustível, foi de 547.690 m³ em 1939 e em 1938 de 478.432 m³.

Nós de pinho

Atingiram a 21.174 m³ as entradas de nós de pinho em 1939, no valor de 401:191$900.

Foram consumidos 20.070 m³ nesse mesmo período, contra 13.000,500 m³ em 1938.

Dormentes padrão

Entraram durante o ano de 1939 — 704.332 peças, no valor de 6.123:858$590, inclusive tôdas as despesas de manipulação e transporte. Êsse ano recebeu do anterior um saldo de 68.878 peças.

O consumo foi de 571.928 peças, nesse mesmo ano, e de 444.547, em 1938.

Dormentes especiais

O total de dormentes especiais para desvio, pontes e linha internacional, entrado durante o ano, alcançou a 12.207 peças, no valor de 179:598$920, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

Foram consumidas em 1939, 20.338 peças e, em 1938, 12.087.

O saldo em 1.º de janeiro de 1939, era de 23.234 peças.

Moirões

Em 1.º de janeiro de 1939, havia um saldo de 17.772 peças dêsse material.

As entradas foram, no decorrer do ano, de 10.507 peças, na importância de 35:667$680.

Foram gastas 17.768 peças, contra 28.071 em 1938.

D
Administra
Tráfego ..
Locomoçã
Via e Ed
Reaparelh
TOTA

D
Administr
Tráfego .
Locomoçã
Via e E
Reaparelh
TOTA

9 — 12

Forneci

Material

Resumo geral dos fornecimentos feitos pelo Almoxarifado em 1939

PRIMEIRO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	TOTAL
Administração Central	83:330$300	22:678$400	43:324$200	22:568:900	38.783$000	48:120$100	258:804$900
Tráfego	117:075$400	108:289$700	100:108$100	119:256$000	111:056$500	89:784$600	615:570$300
Locomoção	2.854:675$300	2.696:206$700	3.048:140$200	3.163:947$400	3.256:113$400	3.104:892$500	18.123:975$500
Via e Edifícios..............	756:781$700	713:639$700	1.202:207$500	672:996$400	740:379$700	905:525$100	4.991.530$100
Reaparelhamento e Diversos..	698:432$300	557:401$300	887:206$800	1.566:717$800	623:631$400	699:243$100	5.032:632$700
TOTAL DO 1.º SEMESTRE	4.510:295$000	4.098:215$800	5.280.986$800	5.545:486$500	4.769:964$000	4.847:565$400	29.052:513$500

SEGUNDO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Julho	Agôsto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	TOTAL
Administração Central	41:199$000	28:603$900	21:821$200	30:238$100	29:692$400	176:879$300	328:433$900
Tráfego	92:666$300	104:575$600	82:723$700	94:646$200	76:901$500	83:679$200	535:192$500
Locomoção	2.844:350$400	2.966:293$100	2.701:157$900	2.591:095$800	2.387:173$100	2.576:356$900	16.066:427$200
Via e Edifícios..............	778:008$000	761:365$100	680:305$900	472:414$200	447:420$400	539:280$900	3.678:794$500
Reaparelhamento e Diversos..	705:546$000	945:908$100	716:026$100	623:741$700	736:674$000	1.100:342$200	4.828:238$100
TOTAL DO 2.º SEMESTRE	4.461:769$700	4.806:745$800	4.202:034$800	3.812:136$000	3.677:861$400	4.476:538$500	25.437:086$200

RESUMO:

Fornecimentos:		
PRIMEIRO SEMESTRE	29.052:513$500	
SEGUNDO SEMESTRE	25.437:086$200	51.489:599$700
Material devolvido, creditado às saídas mensais:		
PRIMEIRO SEMESTRE	234:486$510	
SEGUNDO SEMESTRE	201:618$100	436:104$610
		54.925:704$310

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego em 1939, foi o seguinte:

Receita bruta	110.324:698$700
Despesa de custeio..............	107.945:475$700
Receita líquida	2.379:223$000
Coeficiente de tráfego............	97,84%

Receita orçada para 1939........	109.798:087$000
Receita arrecadada em 1939......	110.324:698$700
Diferença para mais da orçada....	526:611$700
Despesa orçada para 1939........	109.798:087$000
Despesa realizada em 1939.......	107.945:475$700
Diferença para menos da orçada..	1.852:611$300

Resultados por mês

MÊSES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
Janeiro	8.724:246$100	9.214:357$300	—	490:111$200	105,62 %
Fevereiro	8.625:719$200	8.818:005$000	—	192:285$800	102,23 %
Março	10.145:710$700	9.790:073$200	355:637$500	—	96,49 %
Abril	9.893:658$300	9.298:176$500	595:481$800	—	93,98 %
Maio	9.629:779$400	9.500:633$100	129:146$300	—	98,66 %
Junho	9.191:853$500	9.480:454$800	—	288:601$300	103,14 %
Total do 1.° semestre......	56.210:967$200	56.101:699$900	109:267$300	—	99,81 %
Julho	9.114:492$600	9.091:902$200	22:590$400	—	99,75 %
Agôsto	8.846:131$600	9.297:688$900	—	451:557$300	105,10 %
Setembro	8.642:159$200	8.644:236$400	—	2:077$200	100,02 %
Outubro	9.242:741$000	8.322:741$500	919:999$500	—	90,00 %
Novembro	8.502:335$600	7.972:168$800	530:166$800	—	93,76 %
Dezembro	9.765:871$500	8.515:038$000	1.250:833$500	—	87,19 %
Total do 2.° semestre......	54.113:731$500	51.843:775$800	2.269:955$700	—	95,81 %
Total do ano..............	110.324:698$700	107.945:475$700	2.379:223$000	—	97,84 %
Média mensal	9.193:724$891	8.995:456$308	198:268$583	—	—

5	1936	1937	1938	1939
6$200	14.610:499$200	18.292:707$800(*)	19.518:916$700(*)	19.866:854$800
6$600	300:685$500	316:592$300	300:670$100	272:545$900
3$800	3.587:115$900	3.937:961$700	4.006:042$600	3.784:526$800
1$520	54.781:936$000	59.782:991$100	62.278:045$400	66.361:351$800
8$800	3.108:508$800	4.658:662$000	5.257:009$800	6.474:806$000
3$900	227:311$700	279:946$500	322:856$300	317:278$700
2$000	181:170$600	210:044$750	198:939$000	194:984$800
1$800	138:601$500	165:735$400	195:216$500	221:703$100
5$100	6.319:488$800	7.492:313$700	7.907:133$600	8.155:423$600
0$500	4.091:235$400	5.177:045$000	2.449:920$450	4.675:223$200
0$220	87.346:553$400	100.314:000$250	104.117:900$250	110.324:698$700

1

N os anos citados, parcelas relativas a “Rendas diversas” título êsse que

Discriminação da receita, por espécie, nos últimos onze anos

TITULOS	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	193
Passageiros	11.623:368$750	12.249:771$800	12.681:76[illegible]180	10.651:417$810	12.400:274$440	11.318:320$800	12.013:784$460	12.570:196$200	14.610:499$200	18.292:707$800(*)	19.518:116$700(*)	19.8[illegible]
Bagagens	474:957$560	364:252$180	320:407$220	305:650$200	244:880$300	327:095$100	277:855$500	316:29[illegible]$600	300:687$500	316:592$300	300:670$1[illegible]	27[illegible]
Encomendas	3.194:745$060	3.211:043$920	3.141:757$130	2.472:640$630	3.194:019$900	2.700:270$400	2.659:472$900	2.902:80[illegible]$800	3.587:115$900	3.937:961$700	4.006:01[illegible]$600	5.781[illegible]
Mercadorias	43.007:511$190	49.181:744$250	37.533:8[illegible]$180	36.887:768$650	35.391:590$440	44.282:252$400	47.570:26[illegible]$910	51.660:861$520	54.781:936$000	59.782:991$[illegible]00	62.278:[illegible]	6[illegible]
Animais em trens de carga........	1.732:697$320	2.194:182$800	3.708:12[illegible]$000	2.357:763$400	1.863:513$120	1.853:921$500	2.099:342$100	2.581:4[illegible]	3.168:598$810	4.658:562$[illegible]00	[illegible]57:00[illegible]	6.47[illegible]
Animais em trens de passageiros..	158:381$000	115:898$920	285:619$180	145:611$600	357:635$640	222:294$900	276:655$100	323:873$9[illegible]0	227:311$700	279:916$500	3[illegible]2[illegible]	[illegible]
Telegramas	124:794$170	118:208$380	101:297$860	91:577$960	141:026$120	150:886$100	146:545$100	158:40[illegible]$000	181:170$600	210:011$750	198:9[illegible]9$[illegible]	[illegible]
Armazenagens	122:084$500	159:852$230	135:48[illegible]$650	101:188$450	91:954$200	98:483$000	165:574$900	185:141$800	138:601$500	165:735$400	195:216$500	221:7[illegible]
Taxa ad-valorem	4.851:115$350	4.782:064$640	3.843:267$300	3.633:735$440	3.428:689$100	3.777:454$500	3.818:335$400	4.754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$7[illegible]0	7.907:133$600	8.15[illegible]
Rendas diversas	3.346:585$110	3.662:824$660	3.808:047$550	3.147:242$140	4.191:113$850	4.313:269$610	4.554:188$860	4.726:170$500	4.091:235$400	5.177:045$000	2.149:920$450	4.6[illegible]
Totais.......	68.636:240$010	76.072:813$780	65.559:588$450	59.827:896$280	61.234:727$150	69.044:248$310	73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250	104.117:900$250	110.32[illegible]

15 — 20

NOTA: (*) Estes dados divergem dos que aparecem no relatório do ano anterior, na parte relativa a 1937 e 1938, visto terem entrado, no cômputo dos mesmos, nos anos citados, parcelas relativas a "Rendas diversas" último êsse que aparece, agora, acrescido das referidas parcelas.

Desde a data da encampação pelo Govêrno do Estado, os resultados têm sido os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
1920 (6 mêses)	10.775:202$450	13.031:018$610	—	2.255:816$160	120,94
1921	31.758:541$990	32.157:303$220	—	398:761$230	101,26
1922	35.777:771$020	35.454:712$630	323:058$390	—	99,10
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	—	3.888:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	—	3.806:229$320	108,89
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	3.778:745$720	107,32
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	—	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	—	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:844$070	12.201:705$330	—	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	—	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	—	4.627:042$150	104,44
1939	110.324:698$700	107.945:475$700	2.379:223$000	—	97,84
Totais	1.281.306:144$640	1.239.709:413$500	46.223:773$290	—	96,75

Discriminação da receita pelas diversas contas

CONTAS	1938		1939	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Público	84.706:670$000	92,39 %	89.601:028$500	92,30 %
Govêrno Federal	3.183:583$200	3,47 %	3.444:805$800	3,55 %
Govêrnos Estaduais, Municipais e Emprêsas	1.234:179$400	1,35 %	1.334:234$000	1,37 %
Fundo de Melhoramentos	2.559:108$300	2,79 %	2.697:295$700	2,78 %
Total	91.683:540$900	100,00 %	97.077:364$000	100,00 %
Rendas diversas	12.434:359$350	—	13.247:334$700	—
Total da receita	104.117:900$250	—	110.324:698$700	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Divisão, em 1939

TÍTULOS	Pessoal	Material	Total	% do total
1.° Semestre				
Administração Central	2.734:873$200	2.140:058$300	4.874:931$500	8,69
Tráfego	9.141:818$900	1.171:890$200	10.313:709$100	18,38
Locomoção	8.784:463$000	19.323:219$800	28.107:682$800	50,10
Via Permanente	7.549:482$800	5.255:893$700	12.805:376$500	22,83
Total do 1.° Semestre	28.210:637$900	27.891:062$000	56.101:699$900	100,00
2.° Semestre				
Administração Central	2.703:802$700	2.141:603$300	4.845:406$000	9,35
Tráfego	9.005:241$700	1.024:105$900	10.029:347$600	19,34
Locomoção	8.497:936$300	17.215:420$300	25.713:356$600	49,60
Via Permanente	7.337:692$700	3.917:972$900	11.255:665$600	21,71
Total do 2.° Semestre	27.544:673$400	24.299:102$400	51.843:775$800	100,00
Total do ano				
Administração Central	5.438:675$900	4.281:661$600	9.720:337$500	9,00
Tráfego	18.147:060$600	2.195:996$100	20.343:056$700	18,85
Locomoção	17.282:399$300	36.538:640$100	53.821:039$400	49,86
Via Permanente	14.887:175$500	9.173:866$600	24.061:042$100	22,29
Total geral	55.755:311$300	52.190:164$400	107.945:475$700	100,00

D

TÍTULOS
1.° Semestre
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageir
Animais em trens de carga....
Rendas diversas ....
Total do 1.° Semestre..
2.° Semestre
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageir
Animais em trens de carga....
Rendas diversas ....
Total do 2.° Semestre..
Total do ano
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageir
Animais em trens de carga....
Rendas diversas ....
Total do ano ....

Demonstração da receita de 1939, por semestre

TÍTULOS	Número e toneladas	Passageiros-quilômetro e toneladas-quilômetro	Receita	% do total
1.º Semestre				
Passageiros	1.308.033	126.222.181	10.749:471$500	19,12 %
Bagagens	624,318	218.521	151:697$000	0,27 %
Encomendas	16.728,594	2.966.465	1.925:386$500	3,43 %
Mercadorias	859.853,388	272.894.047	32.947:710$600	58,61 %
Animais em trens de passageiros	1.122,000	271.499	144:236$200	0,26 %
Animais em trens de carga	67.483,200	19.671.192	3.782:497$100	6,73 %
Rendas diversas	—	—	6.509.968$300	11,58 %
Total do 1.º Semestre	—	—	56.210:967$200	100,00 %
2.º Semestre				
Passageiros	1.135.603	106.114.947	9.117:383$300	16,85 %
Bagagens	490,611	182.350	120:848$900	0,22 %
Encomendas	16.594,941	2.921.236	1.859:140$300	3,43 %
Mercadorias	834.569,991	273.899 060	33.413.641$200	61,75 %
Animais em trens de passageiros	1.428,500	290.365	173:042$500	0,32 %
Animais em trens de carga	48.514,600	21.054 408	2.692:308$900	4,98 %
Rendas diversas	—	—	6.737:366$400	12,45 %
Total do 2.º Semestre	—	—	54.113:731$500	100,00 %
Total do ano				
Passageiros	2.443.636	232.337 131	19.866:854$800	18,01 %
Bagagens	1.114,929	400.874	272:545$900	0,25 %
Encomendas	33.323,535	5.887 701	3.784:526$800	3,43 %
Mercadorias	1.694.423,379	546.793.077	66.361:351$800	00,15 %
Animais em trens de passageiros	2.550,500	561.864	317:278$700	0,29 %
Animais em trens de carga	115.997,800	40.725 600	6.474:806$000	5,87 %
Rendas diversas	—	—	13.247:334$700	12,00 %
Total do ano	—	—	110.324:698$700	100,00 %

Mercadorias cujos transportes foram remuneradores em 1939, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-quilômetro ($151.923), comparadas com o ano anterior

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1938	1939	1938	1939
Agricultura				
Açúcar	15.129.047	16.162.138	$177	$176
Outras frutas	141.161	180.119	$126	$152
Fumo	5.283.955	7.775.701	$203	$205
Nozes, amendôas, côcos, etc.	87.929	127.803	$198	$171
Uvas	277.330	529.758	$168	$153
Minas				
Águas minerais, naturais	271.058	326.240	$170	$160
Gasolina e nafta	6.027.880	5.936.607	$260	$256
Querosene	2.335.432	1.911.470	$220	$276
Manufaturas				
Aço, ferro, etc.	3.337.056	2.817.238	$208	$189
Aguardente e alcool	1.838.594	2.060.820	$248	$242
Arames liso e farpado	1.754.977	2.054.290	$175	$161
Automóveis armados	594.498	575.152	$607	$524
Automóveis desarmados	113.035	324.998	$429	$478
Balaios, cestas, escovas e vassouras	126.994	276.323	$206	$177
Barrís vazios	1.580.881	1.295.395	$179	$210
Bebidas nacionais	601.518	714.681	$274	$225
Bebidas estrangeiras	20.594	16.185	$561	$650
Calçados	787.221	672.941	$302	$301
Carros, carretas e carroças, armados	38.478	33.511	$362	$305
Carros, carretas e carroças desarmados	91.301	78.283	$227	$271
Cerveja	3.335.824	3.630.641	$213	$210
Charutos e cigarros	359.260	496.378	$517	$517
Chapéus finos e roupas feitas	407.425	373.847	$507	$512

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1938	1939	1938	1939
Conservas alimentícias acondicionadas	908.276	1.113.797	$226	$217
Couros curtidos	327.452	337.086	$274	$278
Doces, compotas e passas	878.022	756.920	$414	$400
Drogas e medicamentos	1.066.785	1.070.675	$425	$441
Especiarias	176.375	200.809	$499	$447
Espelhos, perfumarias, etc.	270.290	448.810	$628	$664
Ferragens	2.149.720	1.928.852	$395	$375
Fôlhas de Flandres	642.708	515.317	$304	$318
Louças	477.260	454.188	$386	$368
Máquinas diversas para fins industriais	1.422.237	612.125	$344	$309
Massas alimentícias	409.234	354.629	$258	$256
Mudanças	1.188.617	1.188.187	$201	$196
Papel	980.568	1.052.381	$205	$190
Fósforos	211.044	213.023	$486	$528
Sahão e velas	1.039.690	1.149.550	$210	$225
Sóda cáustica	686.415	950.281	$183	$170
Sulfato de cobre	294.244	283.086	$164	$160
Tecidos nacionais ou estrangeiros	2.190.344	2.021.383	$525	$481
Vidros em placas ou chapas	261.330	240.004	$323	$315
Vinagre	129.912	125.639	$145	$152
Vinho nacional	13.266.781	13.100.910	$169	$175
Caramelos	650.367	697.117	$222	$217
Produtos de animais				
Bacalhau e similares	87.376	118.645	$316	$265
Banha e toucinho	8.630.535	10.680.277	$173	$162
Couros frescos, secos ou salgados	8.260.691	7.790.556	$153	$155
Lã e crina animal	5.973.198	4.344.970	$151	$155
Charque	19.255.578	18.666.826	$159	$156

Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixa à Viação Férrea margem de lucros, o qual foi, absorvido, em grande parte, na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas.

No quadro que segue vêem-se as mercadorias cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no ano de 1939. Êsse quadro tem especial importância, pois nele se podem procurar os produtos de resistência na circulação da rêde, que são aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade ($151,923).

Êsses produtos, conforme se verifica, foram os seguintes: AÇÚCAR, FUMO, GASOLINA e NAFTA, VINHO NACIONAL, BANHA e TOUCINHO, COUROS FRESCOS, SECOS OU SALGADOS, LÃ e CRINA ANIMAL, CHARQUE e ANIMAIS BOVINOS.

Arroz
Arroz c
Açúcar
Farinh
Farinh
Farelos
Feijão
Fumo .
Milho .
Trigo e

Lenha
Madeira

Areia .
Cal ...
Cimento
Gasolin

Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Férrea, em 1939, comparados com os de 1938

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-quilômetro		Percurso médio	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939
Agricultura										
Arroz beneficiado	39.204	58.189	13.840.482	22.557.204	1.114:581$200	1.732:244$800	$081	$077	353	388
Arroz com casca.............	40.900	67.617	6.971.276	17.059.839	547:561$300	1.129:424$600	$079	$066	170	252
Açúcar	34.263	35.844	15.129.047	16.162.138	2.680:565$100	2.812:967$900	$177	$176	442	451
Farinha de mandioca.........	19.376	25.315	7.024.802	8.666.550	561:031$500	707:805$000	$080	$082	363	342
Farinha de trigo..............	33.062	36.015	8.657.054	9.595.931	1.035:692$600	1.136:706$900	$120	$118	262	265
Farelos diversos	9.605	13.522	3.602.917	4.242.335	282:572$800	367.116$000	$078	$087	375	314
Feijão	28.428	39.065	12.292.139	19.333.104	909:979$700	1.374:208$600	$074	$071	432	495
Fumo	17.578	23.190	5.283.955	7.775.701	1.073:354$200	1.592:860$400	$203	$205	301	335
Milho	37.186	21.351	22.327.675	10.004.142	1.425:318$100	649:989$500	$064	$065	500	469
Trigo em grão...............	12.462	27.127	2.156.203	6.586.899	252:331$700	610·608$800	$117	$093	173	243
Matas										
Lenha	59.731	66.229	2 745.696	3.116.041	346 640$200	384:437$800	$126	$123	45	470
Madeira	225.272	249.510	125.093.859	144.055.969	13.065.748$800	14.697:723$900	$104	$102	653	677
Minas										
Areia	30.239	43 127	2.441.129	3.439.176	217:052$900	303:691$700	$089	$088	81	80
Cal	16.685	15.520	4.174.610	3.606.322	444·303$000	416:441$500	$106	$115	250	232
Cimento	13.409	16.751	4.760.147	6.825.076	626.095$000	845:968$000	$132	$124	355	407
Gasolina e nafta.............	11.997	13.368	6.027.880	5 976.607	1.567:676$200	1.518:072$600	$250	$256	502	444
Pedras	40.788	59.667	10.314.851	10.986.857	498:425$200	581:127$000	$048	$053	253	154
Sal	54.988	55.029	24.690.990	23.9[illegible]1 213	2.341:976$300	2 223:704$500	$095	$093	449	436
Manufaturas										
Adubos orgânicos	18.204	19.128	8.362.187	9.271.702	347:350$200	342:906$700	$042	$037	459	485
Óleos diversos	9.996	15.933	4.198.541	8.165.718	642:594$200	853·572$900	$153	$105	420	512
Tijolos e têlhas..............	30.797	40.948	4.737.361	5.309 482	406:064$000	450:695$200	$086	$085	154	130
Veículos	5.942	10.911	3.732.304	6 297.118	47.813$300	90:814$900	$013	$014	628	577
Vinho nacional	53.517	55.788	13.266.781	13.100.910	2.245.489$000	2.288·452$100	$169	$175	248	235
Produtos de animais										
Banha e toucinho	21.284	22.852	8.630 535	10.680 277	1 497:179$000	1 727.657$000	$173	$162	405	467
Couros frescos, secos ou salg.	20 122	20.057	8.260.691	7 790.556	1.261:865$000	1.203·820$700	$153	$155	411	388
Graxa e sebo................	15.378	16.759	6.595.471	7.706.396	749.027$000	852:323$600	$114	$111	429	460
Lã e crina animal............	14.998	11.799	5.973.198	4.341.970	903:694$800	674 440$600	$151	$155	398	368
Charque.....................	43.553	41.336	19.255.578	18 666.826	3.052:443$900	2.916.759$200	$159	$156	442	452
Animais bovinos grandes por conta Público	72.859	86.467	20.826.391	27 206.262	3.907:617$500	4.766:138$900	$188	$175	286	315
Animais suínos por conta Público	14.599	18.043	6.123.485	9.966.144	775:518$900	1.102:869$200	$127	$111	419	552

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

MÊSES	1938	1939
Janeiro	$164.400	$163.553
Fevereiro	$170.145	$166.101
Março	$153.981	$156.998
Abril	$168.986	$138.815
Maio	$177.730	$154.528
Junho	$169.408	$161.003
Julho	$178.877	$154.082
Agôsto	$176.094	$158.646
Setembro	$204.694	$154.898
Outubro	$186.371	$134.082
Novembro	$179.879	$144.963
Dezembro	$150.595	$139.777
Total do ano	$172.506	$151.923

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

ANOS	Despesas	ANOS	Despesas
1920	$107.591	1930	$162.685
1921	$144.495	1931	$160.324
1922	$125.559	1932	$156.660
1923	$133.769	1933	$157.626
1924	$136.918	1934	$144.133
1925	$144.236	1935	$133.590
1926	$150.118	1936	$140.932
1927	$153.638	1937	$145.419
1928	$154.092	1938	$172.506
1929	$143.474	1939	$151.923

Receita e Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1939, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente
1898.......	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899.......	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900.......	1.703:929$020	1.725:323$515	**21:394$495**	101,2 %
1901.......	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902.......	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903.......	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904.......	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905.......	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906.......	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907.......	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908.......	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909.......	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910.......	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911.......	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912.......	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913.......	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914.......	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915.......	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916.......	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917.......	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918.......	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919.......	22.386:636$661	22.758:577$288	**371:940$627**	101.6 %
1920.......	22.243:452$396	23.760:417$038	**1.516:964$642**	106,82 %
1921.......	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19 %
1922.......	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37 %
1923.......	35.596:644$650	39.485:139$410	**3.888:494$760**	110,92 %
1924.......	42.819:258$790	46.625:488$110	**3.806:229$320**	108,89 %
1925.......	53.124:937$080	56.511:839$520	**3.386:902$440**	106,38 %
1926.......	51.612:356$810	55.391:102$530	**3.778:745$720**	107,32 %
1927.......	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43 %
1928.......	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38 %
1929.......	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15 %
1930.......	65.559:588$450	66.870:250$400	**1.310:661$950**	102,00 %
1931.......	59.827:896$280	61.931:660$090	**2.103:763$810**	103,52 %
1932.......	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72 %
1933.......	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28 %
1934.......	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10 %
1935.......	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46 %
1936.......	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03 %
1937.......	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	86,86 %
1938.......	104.117:900$250	108.744:942$400	**4.627:042$150**	104,44 %
1939.......	110.324:698$700	107.945:475$700	2.379:223$000	97 84 %

Os números indicados em negrito são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, na despesa total estão incluídas as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Govêrno do Estado, ao Govêrno Federal, em virtude dos têrmos do contrato aprovado pelo Decreto n.° 15.438, de 18 de abril de 1922.

Movimento de mercadorias nos anos de 1938 e 1939

ESPECIFICAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-quilômetro	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939
Produtos de agricultura	341.417,929	426.944,292	125.031.318	155.933.823	12.712:308$800	15.304:788$900	$102	$098
Produtos de matas......	288.880,655	319.844,236	128.533.270	147.956.116	13.498:057$000	15.178:696$500	$105	$103
Produtos de minas......	190.719,625	220.636,677	59.679.040	58.520.461	6.592:744$200	6.608:448$300	$110	$113
Produtos manufaturados	243.777,295	263.200,865	83.035.377	89.960.110	17.263:803$400	16.639:929$900	$208	$185
Produtos de animais....	120.944,142	120.453,017	51.234.887	52.601.408	7.775:405$700	7.788:430$700	$152	$148
Por conta do Govêrno Federal	35.422,354	38.660,168	12.527.988	14.639.460	1.583:472$000	1.760:444$700	$126	$120
Por couta dos Govêrnos Estaduais	7.217,231	24.050,273	1.221.610	2.494.767	270:383$300	402:255$000	$221	$161
Por conta dos Govêrnos Municipais e Emprêsas	4.907,708	150,618	200.092	3.436	49:827$200	519$400	$249	$151
Por conta do Fundo de Melhoramentos	296.038,707	280.483,233	17.692.752	24.673.496	2.532:043$800	2.677:838$400	$143	$109
Totais............	1.529.325,646	1.694.423,379	479.156.334	546.783.077	62.278:045$400	66.361:351$800	$130	$121

A

1898.

1899.
1900.
1901.
1902.
1903.
1904.
1905.
1906.
1907.
1908.
1909.
1910.
1911.
1912.
1913.
1914.
1915.
1916.
1917.
1918.
1919.
1920.
1921.
1922.
1923.
1924.
1925.
1926.
1927.
1928.
1929.
1930.
1931.
1932.
1933.
1934.
1935.
1936.
1937.
1938.
1939.

43 — 4

1)
2)

Dados estatisticos desde 1898

ANOS	Extensão média em tráfego (Km.)	NÚMERO DE PASSAGEIROS			Bagagens (toneladas)	Encomendas (toneladas)	NÚMERO DE ANIMAIS		Mercadorias (toneladas)	OBSERVAÇÕES
		1.ª classe	2.ª classe	Total			em trens de passageiros	em trens de carga		
1898........	492,875	38.279	16.404	54.683	990	Incluído no título "Bagagens"	Incluído no título "Animais em trens de carga"	170	44.661	De 15-3-1898 até 31-12-1893
1899........	492,875	47.922	20.620	68.542	1.408			2.496	55.513	
1900........	584,564	47.301	20.259	67.560	995			2.919	57.336	
1901........	584,564	39.866	15.525	55.391	810			1.969	55.320	
1902........	584,564	36.583	14.257	50.840	659			1.738	67.447	
1903........	584,564	41.340	17.224	58.564	749			2.048	74.731	
1904........	584,564	44.399	19.479	63.878	812			2.371	84.210	
1905........	1.392,765	78.872	49.452	128.324	1.775			10.040	143.503	
1906........	1.415,120	163.007	87.491	250.498	2.942			52.989	220.298	
1907........	1.530,919	201.012	97.293	298.305	3.152		9.559	102.685	245.586	
1908........	1.530,919	343.124	123.565	466.989	4.296		15.761	112.321	312.686	
1909........	1.705,218	378.203	144.716	522.919	4.969		—	74.437	315.931	
1910........	2.081,391	461.422	164.635	626.057	6.251		37.026	88.449	437.171	
1911........	2.168,927	554.397	197.881	752.281	7.870		42.084	71.357	473.671	
1912........	2.168,927	651.855	218.635	870.490	7.478		43 051	81.006	569.090	
1913........	2.169,605	727.680	232.993	960.673	9.212		56.611	98.262	670.410	
1914........	2.169,605	710.991	212.914	923.905	1.814	6.441	21.983	122.589	544.888	
1915........	2.172,085	652.371	184.939	837.310	1.259	6.857	1)	133.733	561.590	
1916........	2.172,085	648.868	184.926	833.794	889	7.609	2) 7 632	92.602	621.592	
1917........	2.172,085	617.013	185.102	802.145	1.137	9.251	32.146	119.453	727.208	
1918........	2.172,085	631.340	251.044	882.384	1.351	12.679	15.784	93.125	753.063	
1919........	2.225,889	792.093	318.924	1.111.017	1.321	18.670	15.863	138.976	698 410	
1920........	2.252,791	828.401	409.653	1.238.054	1.726	28.841	18.682	110.943	644.724	
1921........	2.279,973	710.939	466.117	1.177.056	1.948	17.715	17.112	104.338	660.950	
1922........	2.402.745	725.201	620.321	1.345.522	2.509	17 206	11.761	111.051	778.274	
1923........	2.430.555	756.813	739.982	1.496.795	4.410	17.416	11.184	171.382	802.425	
1924........	2.513.334	914.104	882.996	1.797.100	7.559	24.934	18.019	188.242	807.461	
1925........	2.606,275	981 612	960.706	1.912.318	8.400	31.174	17.334	180.880	873.065	
1926........	2.606,275	977.504	955.234	1.932.738	4.971	26.873	16.661	79.597	862.823	
1927...... ..	2.606.275	843.482	971.264	1.814.746	3.160	23.253	13 445	73.286	921.192	
1928........	2.613,478	856.499	1.129.029	1.985.528	2.351	24.670	11.572	130.082	940 259	
1929...... ..	2.648.498	834.762	1 276.284	2.111.046	1.921	23.975	8.072	182.474	1.013.353	
1930........	2.648,180	683.903	1.238.098	1.922.001	1.718	22.961	7.733	280.657	788.765	
1931........	2.652,687	619.322	1.161.502	1 780.824	1.617	21.696	7.986	193.271	801.290	
1932..	2 709.482	543.904	961.904	1 505.808	1 262	24.478	5.566	147.067	959 785	
1933........	2.809.304	527.758	755.450	1.283.208	1.509	21.703	11.674	137.057	1 032 605	
1934........	3.008,046	551.605	777.149	1.328.754	1.293	22.306	6 495	172.760	1.082.980	
1935........	3.000,278	612.460	815.713	1.428.203	1.375	25.016	8.212	203.344	1 193.121	
1936........	3.029.286	784.614	894.720	1.679.334	1.354	29.039	7.633	258.699	1 284.946	
1937........	3.107.567	1.088 646	972.627	2.061.273	1.346	32.258	8 229	377.034	1.392.019	
1938........	3.337.402	1.231.032	1.021.624	2.262.656	1.252	33.812	10.004	414.825	1.529.326	
1939......	3.351,282	1 370.243	1.073.393	2.443.636	1.115	33.324	10.039	487 693	1 694.423	

1) Incluído na coluna seguinte.
2) Incluído na coluna seguinte, de 1-1-1915 até 30-6-1915.

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1938 e 1939

	tribuído		$734.0	$334.8
	Locomotivas-quilômetro			
76	Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha		7.531.900	7.593.171
77	Percurso suplementar		4.689.046	4.767.645
78	Percurso em serviço da linha		359.211	313.840
79	Percurso total		12.580.157	12.674.656
94	Carros em serviço da Estrada	Quilômetros	1.102.600	1.048.483
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	17.040.353	16.092.939
95	Vagões em serviço da Estrada	Quilômetros	9.114.969	9.278.737
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	86.489.254	85.562.699
96	Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)	Quilômetros	70.503.660	76.367.244
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	914.751.777	986.466.785
97	Vagões em serviço de conservação da linha	Quilômetros	3.126.679	2.686.245
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	28.102.768	24.188.968

47 — 58

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os passageiros foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

(2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "aproximativos" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

(3) Para os fins da comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído, os passageiros foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1938 e 1939

Número de ordem	DISCRIMINAÇÃO	ANOS	
		1938	1939
1	Receita bruta	104.117:900$250	110.324:698$700
2	Despesa de custeio	108.744:942$400	107.945:475$700
3	Receita líquida	4.627:042$150	2.379:223$000
4	Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta	104,44	97,84
5	Extensão em tráfego (tronco e ramais)	3.337,102	3.351,282
6	Extensão dos desvios particulares e da Estrada	409,857	412,380
7	Número de estações e paradas	310	310
8	Número de toneladas de pêso útil retribuído (Passageiros a 70 quilos)	1.823.285	2.018.465
9	Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído (Passageiros a 500 quilos) (1)	630.381.001	710.527.682
9a	Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído (Passageiros a 70 quilos)	533.018.876	610.622.715
10	Percurso médio de um passageiro (serviço retribuído)	100,1	095,1
11	Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuído)	339,1	359,6
12	Percurso médio de uma tonelada de encomendas (serviço retribuído)	185,9	176,7
13	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de passageiros (serviço retribuído)	211,2	220,3
14	Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	313,3	322,7
15	Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuído)	314,0	351,1
16	Receita total por quilômetro de linha	31:19[illegible]$290	32:920$148
17	Despesa total por quilômetro de linha	32:588$711	32:210$201
18	Receita líquida por quilômetro de linha	1:386$121	709$[illegible]44
19	Despesa total da Administração Central (Diretoria)	10.212:908$500	9.720:337$500
20	Despesa total da 1.ª Divisão		
21	Despesa total da 2.ª Divisão	20.427:171$900	20.343:056$700
22	Despesa total da 3.ª Divisão	55.590:041$100	53.821:039$400
23	Despesa total da 4.ª Divisão	22.514:820$600	24.061:012$100
24	Número de passageiros transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	2:262$656	2:443$636
25	Número de passageiros-quilômetro (serviço retribuído)	226:423$546	232:337$131
26	Número de passageiros-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuído)	67.844	69.328
27	Número total de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distância (serviço retribuído)	1.529.326	1.694.423
28	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias (serviço retribuído)	479.156.334	546.783.077
29	Número de toneladas-quilômetro de animais em trem de carga (serviço retribuído)	30.772.737	40.725.600
30	Número de toneladas-quilômetro de mercadorias por quilômetro de linha (serviço retribuído)	143.572	163.156
31	Número de toneladas-quilômetro de animais em trem de carga por quilômetro de linha (serviço retribuído)	9.221	12.152
32	Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuído)	40$723	39$165
33	Receita média por tonelada de animais em trem de carga (serviço retribuído)	53$643	55$818
34	Receita média por tonelada-quilômetro de mercadorias (serviço retribuído)	$130.0	$121.4
35	Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trem de carga (serviço retribuído)	$170.8	$159.0
36	Número total de toneladas de animais transportados a qualquer distância (serviço retribuído)	98.000	115$998
37	Receita média por passageiro (serviço retribuído)	8$627	8$130
38	Receita média por passageiro-quilômetro (serviço retribuído)	$086.2	$085.5
39	Receita por passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por quilômetro de linha	7:235$714	7:233$413
40	Receita de passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por carro-quilômetro retribuído	1$771.8	1$738.6
41	Receita de mercadorias e animais em trem de carga por quilômetro de linha	20:235$817	21:733$819
42	Receita de mercadorias e animais por total vagão-quilômetro retribuído	1$447	1$398
43	Relação por cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuído)	39.38	38,23
44	Relação por cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral)	162,26	162,[illegible]9
45	Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuídos) por trem-quilômetro (retribuídos)	7.6	[illegible]
46	Número médio de [illegible] quilômetro (serviço retribuído) por [illegible]-quilômetro (serviço retribuído)	16.6	16.7
47	Número médio de passageiros-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de passageiros e mixtos	85.[illegible]	[illegible]5
48	Número médio de [illegible] (serviço retribuído) por vagão-[illegible] serviço retribuído	15.[illegible]	15.6
49	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de mercadorias e mixtos	107,9	119.7
	Número médio [illegible] veículos-quilômetro [illegible]	[illegible]664.326	[illegible]8[illegible]1.471
51	[illegible]	[illegible]	[illegible]534.7

(1) [illegible]

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1938 e 1939

37	Receita média por passageiro (serviço retribuído)	8$627	8$130
38	Receita média por passageiro-quilômetro (serviço retribuído)	$086.2	$085.5
39	Receita por passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por quilômetro de linha	7:235$714	7:233$413
40	Receita de passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por carro-quilômetro retribuído	1$771.8	1$738.6
41	Receita de mercadorias e animais em trem de carga por quilômetro de linha	20:235$817	21:733$819
42	Receita de mercadorias e animais por total vagão-quilômetro retribuído	1$447	1$398
43	Relação por cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuído)	39, 38	38, 23
44	Relação por cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral)	162, 26	162, 79
45	Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuídos) por trem-quilômetro (retribuído)	7, 6	8, 2
46	Número médio de passageiros-quilômetro (serviço retribuído) por carro-quilômetro (serviço retribuído)	16, 6	16, 7
47	Número médio de passageiros-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de passageiros e mixtos	85, 2	89,5
48	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuído)	15, 2	15,6
49	Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuído) por trem-quilômetro (serviço retribuído) de mercadorias, animais e mixtos	105,9	119,7
50	Número médio aproximativo de veículos-quilômetro carregados (2)	53.694.926	58.836.471
51	Despesa total aproximativa por veículo-quilômetro carregado (serviço retribuído) (2)	2$025.2	1$834.7
	Despesa média por trem-quilômetro retribuído para:		
52	o serviço das estações	1$153.4	1$133.1
53	o serviço das locomotivas	4$926.4	4$794.0
54	o serviço dos trens	$616.4	$603.0
55	as indenizações e os acasos	$070.4	$074.1
56	as miscelâneas	1$429.1	1$430.6
57	o total das despesas de condução	8$195.7	8$034.2
58	a conservação da linha e dependências	3$167.6	3$360.0
59	a conservação do material	2$526.3	2$343.9
60	a administração e diversos	1$409.8	1$335.7
61	o total das despesas de custeio	15$299.4	15$073.8
62	Receita bruta por trem-quilômetro retribuído	14$648.4	15$406.0
63	Receita líquida por trem retribuído	$651.0	$332.2
	Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido para: (3)		
64	o serviço das estações	1$300.5	1$142.0
65	o serviço das locomotivas	5$554.7	4$831.8
66	o serviço dos trens	$695.0	$607.7
67	as indenizações e os acasos	$079.3	$074.7
68	as miscelâneas	1$611.4	1$141.2
69	o total das despesas de condução	9$240.9	8$097.4
70	a conservação da linha e dependências	3$571.6	3$386.4
71	a conservação do material	2$848.5	2$362.3
72	a administração e diversos	1$589.6	1$346.2
73	o total das despesas de custeio	17$250.6	15$192.3
74	Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	16$516.6	15$527.1
75	Receita líquida por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído	$731.0	$334.8

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1938 e 1939

	tribuído		$734.0	$334.8
	Locomotivas-quilômetro			
76	Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha		7.531.900	7.593.171
77	Percurso suplementar		4.689.046	4.767.645
78	Percurso em serviço da linha		359.211	313.840
79	Percurso total		12.580.157	12.674.656
	Percurso dos trens			
80	Passageiros	Número de trens	12.228	11.874
		Trens-quilômetro	2.267.340	2.226.941
81	Especiais de passageiros	Número de trens	163	175
		Trens-quilômetro	25.644	27.523
82	Mixtos	Número de trens	5.697	5.179
		Trens-quilômetro	366.051	341.678
83	Mercadorias	Número de trens	35.702	37.236
		Trens-quilômetro	4.157.243	4.242.011
84	Animais	Número de trens	1.869	2.451
		Trens-quilômetro	291.522	322.976
85	Total retribuído	Número de trens	55.659	56.915
		Trens-quilômetro	7.107.800	7.161.129
86	Em serviço da Estrada	Número de trens	7.321	7.244
		Trens-quilômetro	424.100	432.042
87	Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha)	Número de trens	62.980	64.159
		Trens-quilômetro	7.531.990	7.593 171
	[illegible] conservação da linha	Número de trens	[illegible]	[illegible]
		Trens-quilômetro	359 211	313 840
	Percurso dos carros motores			
88a	Total de carros-motores	Numeros de carros-motores	10.121	10.805
		Carros-motores-quilômetro	735.520	780.467
	Percurso de veículos			
89	Total de carros em serviço retribuído	Quilômetros	13.629.331	13.943.340
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	245 398.885	253.003.366
90	Total de vagões de mercadorias em serviço retribuído	Quilômetros	35.676.008	39.961.752
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	415.521.524	470 889.900
91	Total de vagões gradeados em serviço retribuído	Quilômetros	10.980 719	12.134.932
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	150.301.761	160.917.881
92	Total de vagões em serviço retribuído	Quilômetros	46.656.757	52.096.684
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	565.823.285	631.807.781
93	Total de carros e vagões em serviço retribuído	**Quilômetros**	60.286.091	66.040.024
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	811.222.170	884.811.147
94	Carros em serviço da Estrada	Quilômetros	1.162 600	1.018 483
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	17.040.353	16.092.939
95	Vagões em serviço da Estrada	Quilômetros	9.111.969	9.278.737
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	86.189.254	85.562.699
96	Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)	Quilômetros	70 503 660	76.367.244
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	911.751.777	986.466.785
97	Vagões em serviço de conservação da linha	Quilômetros	3 126.679	2 686.245
		Toneladas-quilômetro de pêso morto	28.102.768	24 188.968

47 — 58

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa os passageiros foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

(2) Para obter os veículos quilômetro carregados "aproximados" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado, os carros são considerados como sendo todos carregados.

(3) Para os fins da comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído, os passageiros foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1928

a) POR TONELADA-QUILÔMETRO LÍQUIDA:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—
1934	444.852.138	$165.475	$144.133	$021.342	—
1935	495.003.158	$161.999	$133.590	$028.409	—
1936	533.200.362	$163.816	$140.932	$022.884	—
1937	599.198.325	$167.414	$145.419	$021.995	—
1938	630.381.001	$165.166	$172.506	—	$007.340
1939	710.527.682	$155.271	$151.923	$003.348	—

b) POR TREM-QUILÔMETRO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933	5.510.158	12$530.3	11$438.3	1$092.0	—
1934	6.051.543	12$164.1	10$595.3	1$568.8	—
1935	6.207.518	12$918.2	10$652.8	2$265.4	—
1936	6.189.408	14$112.2	12$140.9	1$971.3	—
1937	6.807.973	14$734.8	12$799.0	1$935.8	—
1938	7.107.800	14$648.4	15$299.4	—	$651.0
1939	7.161.129	15$406.0	15$073.8	$332.2	—

c) POR QUILÔMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	2.613,478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929	2.648,498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930	2.648,180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931	2.652,687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932	2.709,482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933	2.809,304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—
1934	3.008,046	24:471$705	21:315$523	3:156$182	—
1935	3.000,278	26:727$587	22:040$493	4:687$094	—
1936	3.029,286	28:834$040	24:806$125	4:027$915	—
1937	3.107,567	32:280$559	28:039$621	4:240$938	—
1938	3.337,402	31:197$290	32:583$711	—	1:386$421
1939	3.351,282	32:920$148	32:210$204	709$944	—

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercício de 1939, a Viação Férrea contava com os seguintes recursos:

Em caixa Tesoureiro	727:169$400
Pagadores	35:543$700
Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante	2.183:718$200
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	12:794$300
Banco do Brasil — Rio Grande	39:483$400
Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	9:722$100
Caixa das estações	6:049$600
Caixa Auxiliar — Mancarrão	3:496$900
Caixa Auxiliar — Rio Grande	4:131$700
Total disponível	3.022:109$300

A deduzir

Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora	2.704:628$600
Disponibilidade líquida	317:480$700

Em consequência do movimento constante do balanço que a seguir se descreve, os saldos existentes em 31 de dezembro de 1939, passaram a ser estes:

Em caixa Tesoureiro	58:695$400
Pagadores	74:486$300
Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante	248:958$600
Banco do Brasil — Pôrto Alegre	145:921$200
Banco do Brasil — Rio Grande	49:889$600
Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	14:904$000
Caixa das estações	6:209$600
Caixa Auxiliar — Mancarrão	3:615$300
Caixa Auxiliar — Rio Grande	1:226$500
Banco do Rio G. do Sul — Conta Aviso	6.085:337$300
Total disponível	6.689:243$800

A deduzir

Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora	2.524:478$800
Disponibilidade líquida	4.164:765$000

ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

BENS PATRIMÔNIAIS

O valor dos bens patrimôniais da Viação Férrea, escriturados até 31 de dezembro de 1939, se eleva a 682.998:550$640, contra 402.714:553$000, a quanto montou o inventário procedido em 1928.

Valor dos bens segundo inventário realizado em 1927/1928:

Patrimônio da União		314.162:224$590
Capital do Estado		88.552:328$410
Total do inventário		402.714:553$000
Valor do acervo da Estrada de Ferro Barra do Quaraim - São Borja, segundo indenização paga em 1937		16.408:786$600
Total geral		419.123:339$600
Valor dos bens retirados do serviço até 1938:	8.561:218$900	
Valor dos bens retirados do serviço em 1939:		
2 casas de turma no trecho de Barreto-Diretor A. Pestana	23:337$000	
2 máquinas a vapor, semi-fixas	35:500$000	
1 locomóvel	20:000$000	
Desvio Paredão	121:748$300	8.761:804$200
Total líquido		410.361:535$400

Acréscimos

Melhoramentos autorizados pelo decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928:

Já aprovados em Tomada de Contas	170.022:259$700	
Dependendo de aprovação	93.103:507$240	263.125:766$940
Reaparelhamento autorizado pelo decreto-lei n. 552, de 12 de julho de 1938		9.511:248$300
Total do ativo fixo		682.998:550$640

MELHORAMENTOS

Esta conta regista os dispêndios com obras e aquisições que devem correr por conta do "Fundo de Melhoramentos", creado pelo decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que deve ser constituído da seguinte forma:

a) com o produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos referidos melhoramentos;
b) com o produto da taxa adicional de 10 % sôbre as tarifas que estiverem em vigor;
c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelos recursos dêste fundo.

O total acumulado do "Fundo de Melhoramentos" era, em 31 de dezembro de 1939, de 174.870:454$700 e assim se discrimina:

Receita:

A)	Renda líquida de 1929	5.215:054$040	
	Renda líquida de 1932	172:438$570	
	Renda líquida de 1933	4.212:128$250	
	Renda líquida de 1934	6.647:168$990	
	Renda líquida de 1935	9.887:057$920	
	Renda líquida de 1936	10.371:449$530	
	Renda líquida de 1937	13.179:000$100	
	Renda líquida de 1939	2.379:223$000	52.063:520$400

Despe

DESIG
Construção do Ramal Severin
Construção do Ramal de Jagu
Ramal de acesso ao Pôrto d
Construção do Ramal de Dom
Conservação extraordinária do
Conservação, alargamento de mero de dormentes de Ja
Aumento do número de dorme
Construção de cêrcas ao long
Lastramento da linha com p
Lastramento da liuha com pe
Substituição de trilhos .....
Substituição de trilhos entre
Substituição de trilhos entre
Aquisição de 200 Km. de tril
Ampliação da linha férrea riante e a Estação Naveg
Emprêgo de materiais espec Santa Maria a Passo Fu
Substituição de trilhos e apa Sebastião a Cacequí ....
Aparelhamentos diversos ..
Instalações elétricas ....
Trecho de Mauá a Jaguarão .
Linhas Telegráficas ....
Variante de Barreto a Direto
Outras Variantes ....
Instalações sanitárias ......
Maquinários ....
Aumento de linhas e construç
Desvios ....
Edifícios ....
Instalações hidráulicas .....
Obras de arte ....
Material rodante ....
Restauração da Brasil Great
Imóveis ....
Total ....

Despesas efetuadas por conta do "Fundo de Melhoramentos" até 1938 e em 1939:

DESIGNAÇÃO	Total até 1938	Despesa em 1939	TOTAL GERAL
Construção do Ramal Severino Ribeiro a Quaraí	9.450:380$650		9.450:380$650
Construção do Ramal de Jaguarí a São Borja	4.581:647$520	677:436$100	5.259:083$620
Ramal de acesso ao Pôrto de Uruguaiana	3:318$300		3:318$300
Construção do Ramal de Dom Pedrito a Santana	186:581$700	649:628$900	836:210$600
Conservação extraordinária do trecho Santiago a São Borja	15:179$300		15:179$300
Conservação, alargamento de atêrros e aumento do número de dormentes de Jaguarí a Curussú	52:242$400		52:242$400
Aumento do número de dormentes em diversas linhas	1.620:341$100	40:284$000	1.660:626$000
Construção de cêrcas ao longo da linha	1.907:202$620	982$000	1.908:184$920
Lastramento da linha com pedra britada	33.690:296$420	Cred. 2:370$000	33.687:926$420
Lastramento da linha com pedra britada (2.° plano)	1.242:811$900		1.242:811$900
Substituição de trilhos	10.539:062$930		10.539:062$930
Substituição de trilhos entre Montenegro e Caxias	2.538:802$500		2.538:802$500
Substituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé	1.929:230$200		1.929:230$200
Aquisição de 200 Km. de trilhos e acessórios	22.174.810$600		22.174:810$600
Ampliação da linha férrea entre entroncamento da Variante e a Estação Navegantes	291:139$600		291:139$600
Emprêgo de materiais especiais de linha no trecho de Santa Maria a Passo Fundo	9:047$700	Cred. 8:747$600	300$100
Substituição de trilhos e aparelhos de desvios entre São Sebastião a Cacequí	185:344$200	14:079$800	199:424$000
Aparelhamentos diversos	1.074:542$650	108.082$200	1.182:624$850
Instalações elétricas	216:856$710	Cred. 9:656$100	207.200$610
Trecho de Maná a Jaguarão	223:957$720		223:957$720
Linhas Telegráficas	496:969$380	14.724$680	511:694$060
Variante de Barreto a Diretor A. Pestana	52.370:958$290	4.539:620$580	56.910:578$870
Outras Variantes	3.126:846$740	Cred. 8:902$500	3.117:944$240
Instalações sanitárias	428.801$510	Cred. 1:616$080	427:185$430
Maquinários	2.317:012$830	485:659$100	2.802:671$930
Aumento de linhas e construção de triângulos	1.981:659$910	Cred. 134:564$310	1.847:095$600
Desvios	1.667:762$170	76:806$400	1.744:568$570
Edifícios	9.780:693$270	Cred. 193 172$250	9.587:521$020
Instalações hidráulicas	1.870:110$050	Cred. 12:469$760	1.857:640$290
Obras de arte	8.797:472$250	142:995$410	8.940:467$660
Material rodante	66.700:109$510	Cred. 35:912$800	66.664:196$710
Restauração da Brasil Great Southern	3.489:358$940	143:283$200	3.632:642$140
Imóveis	3 774:233$040	107:396$200	3 881:629$240
Total	248.734:784$610	6.593:568$370	255.328:352$980

B) Taxa de 10% em 1930	5.632:816$530	
Taxa de 10% em 1931	5.362:521$100	
Taxa de 10% em 1932	5.297:651$870	
Taxa de 10% em 1933	5.869:903$900	
Taxa de 10% em 1934	6.007:818$700	
Taxa de 10% em 1935	6.794:178$700	
Taxa de 10% em 1936	7.330:187$800	
Taxa de 10% em 1937	8.416:791$800	
Taxa de 10% em 1938	8.914:994$300	
Taxa de 10% em 1939	9.438:095$100	69.064:959$800
C) AUXILIO DO ESTADO		
Para a Variante de Barreto-Diretor A. Pestana	46.505:156$800	
1245 apólices resgatadas pela Viação Férrea durante o ano de 1939	1.245:000$000	
	45.260:156$800	
Para o Ramal Severino Ribeiro	8.481:817$700	53.741:974$500
Total da Receita		174.870:454$700
Despesa:		
Em 1929	13.215:615$930	
Em 1930	6.395:931$600	
Em 1931	19.866:430$210	
Em 1932	14.767:087$680	
Em 1933	10.762:465$950	
Em 1934	23.844:604$290	
Em 1935	33.882:597$110	
Em 1936	22.356:342$060	
Em 1937	26.837:718$350	
Em 1938	76.805:991$430	
Em 1939	6.593:568$370	
Comissão até 30 de Junho de 1938, reconhecida em tomada de Contas	7.797:413$960	263.125:766$940
Excesso da Despesa sôbre a Receita		88.255:312$240

A despesa total realizada com a Variante de Barreto a Diretor A. Pestana, na importância de 56.910:578$870, está assim discriminada:

Fôlhas de liquidação	37.828:260$200	
Juros de móra	2.032:897$680	
Deságio	7.032:607$000	46.893:764$880
Resgate de coupons		6.854:141$100
Despesas diversas		3.162:672$890
		56.910:578$870

ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazéns do Almoxarifado, em 1.º de janeiro de 1939, era de 20.902:515$760 e passou a ser 25.732:612$160 no fim do exercício, em consequência do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de Janeiro	20.902:515$760

Entradas

Materiais adquiridos	33.517:180$300	
Materiais desembaraçados	17.230:946$700	
Sobras de inventários	141:524$800	
Obras em andamento nas Oficinas	3.958:749$200	
Fabrico de artefactos de cimento	63:649$100	
Produção dos Hortos Florestais	75:497$700	
Despesas portuárias e alfandegárias	441:851$200	
Manipulação de materiais	2.145:717$200	
Diversos	1.718:560$000	59.293:676$200
		80.196:191$960

Saídas

Para custeio	44.639:824$900	
Para melhoramentos	1.869:419$800	
Para reaparelhamentos .	2.520:036$900	
Diversos	5.703:298$200	54.732:579$800
Existência em 31 de dezembro de 1939 ...		25.463:612$160

Os materiais adquiridos durante o ano provieram de produtos dos Hortos; de artigos fabricados nas oficinas; de compras realizadas no país e de importações diretas do exterior. O valor destas, convertidos os seus preços originários em moeda nacional, foi de 14.772:325$700 e, por espécie de moeda, está assim classificado:

Em moeda nacional		40:072$100
Em libras esterlinas	35.037-11-1	3.354:075$100
Em Reich Mark	1.387.410,62	8.736:749$000
Em Belgas	117.971,39	404:062$900
Em Dólares	100.195,63	2.052:458$600
Em Francos Belgas	96.137,12	65:209$800
Em Francos Suissos	25.265,00	119:698$200
		14.772:325$700

GOVÊRNO FEDERAL

E' o seguinte o estado das contas existentes para registrar, especificadamente, as diversas transações que a Viação Férrea manteve com o Govêrno da União:

Saldos devedores

Transportes comuns	8.127:736$720	
Insurreição Brasileira ...	18:946$120	
Insurreição Paulista	86:177$570	
Batalhão Ferroviário ...	228:584$300	
Departamento dos Correios e Telégrafos	8:277$950	
Trabalhos e fornecimentos	56:352$340	8.526:075$000

Saldos credores

Lucros na Exploração do Tráfego	1.226:929$400	
Pagamentos antecipados	4.989:906$750	
Pagamentos em duplicata	5:622$500	
Empréstimo à Companhia Minas São Jerônimo	994:185$600	
Conselho Nacional do Trabalho	11:433$500	
Ministério do Trabalho Indústria e Comércio	31:860$300	7.259:938$050
Saldo a favor da Viação Férrea		1.266:136$950

Transportes comuns

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1939	7.722:269$120
Fretes debitados durante o ano	4.715:808$820
Total	12.438:077$940
Pagamentos realizados durante o ano	4.310:341$220
Saldo em 31 de dezembro de 1939	8.127:736$720

GOVÊRNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Atendendo à variedade de transações que, em função do arrendamento, a Viação Férrea mantém com o Estado, foram adotadas diversas contas, para melhor apreciação, por espécie, dos compromissos recíprocos. Indicamos, a seguir, o estado dessas contas no fim do exercício:

Crédito por suprimentos

Em conta de Capital	88.552:328$410
Em Conta de Custeio (Almoxarifado e prejuizos na exploração)	33.592:767$580
Emissão de apólices para financiamento da Variante Barreto a Diretor A. Pestana	45.260:156$800
Para o Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	8.481:817$700
Material para o Ramal de Santa Rosa	1.572:031$900
	177.459:102$390

Aplicação dos Suprimentos e Débitos do Estado

Capital reconhecido pela União	88.552:328$410
Material em ser no Almoxarifado	25.836:033$260
Custo dos Hortos Florestais	3.242:715$680
Prejuízo na exploração do tráfego	19.965:102$560
Custo da Variante Barreto a Diretor A. Pestana, financiável pelo Estado	46.893:764$880
Custo Ramal Severino Ribeiro a Quaraí, financiável pelo Estado	9.170:380$650
Transportes	2.415:559$200
Pôrto e Barra do Rio Grande	110:730$790
Trabalhos e fornecimentos	370:621$740
Bento Gonçalves a Verissimo de Matos ..	232:425$500
Ramal Vila Nova ao Matadouro Modêlo ..	366:916$500
Estrada de Ferro do Riacho	1.477:324$100
	198.633:903$270

MUNICIPALIDADES

Os débitos de diversas Prefeituras, condensados nesta conta, montam a 35:818$190, e estão sujeitos ao juro de 7% ao ano:

Êste saldo assim se discrimina:

Pôrto Alegre	7:399$600
Jaguarí	823$400
São Gabriel	17:335$360
Uruguaiana	8:441$420
São Vicente	138$810
Dom Pedrito	872$300
Palmeira	24$700
Bom Jesús	194$500
Caxias	375$300
Livramento	212$800
	35:818$190

CONTAS A RECEBER

Foi o seguinte o movimento desta conta, em 1939:

Saldo em 1.º de janeiro	221:864$920
Débitos escriturados	516:675$200
	738:540$120
Cobranças realizadas	418:093$700
Saldo em 31 de dezembro de 1939	320:446$420

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua sede em Erebango e que explora o tráfego do ramal ferroviário que liga essa estação da Viação Férrea à de Quatro Irmãos, centro da colônia israelita, é mantido intercâmbio de material rodante e consequentes reparos de que carece êsse material. Em 31 de dezembro de 1939, existia um saldo de 11:548$700.

FERRO CARRIL CENTRAL DEL URUGUAI

Sob êsse título registramos as operações decorrentes do convênio de tráfego mútuo de passageiros, que está sendo realizado pela estação de Jaguarão, assim como as que resultam do intercâmbio de material rodante, que se processa pela de Livramento, em virtude do terceiro trilho que demanda o Frigorífico Armour. O saldo no fim do exercício, a favor da Viação Férrea, era de 12:791$400.

TRÁFEGO MÚTUO RODOVIÁRIO

Nesta conta se aprecia o movimento de tráfego rodoviário para os municípios de Alfredo Chaves, Prata, Palmeira e Iraí, contratado com a firma D. Mello & Cia. O total dos fretes, no ano relatado elevou-se a 522:114$900, contra .... 587:963$880 no ano de 1938 e 440:616$400, no ano de 1937.

EMPRÊSA CONSTRUTORA GRUEN & BILFINGER LTD.

Esta firma é a contratante da construção e financiamento da Variante Barreto a Diretor A. Pestana, de acôrdo com o contrato assinado em 27 de julho de 1933. Para registro das operações decorrentes dêsse contrato foram adotadas duas contas: uma devedora, em que foram debitados o valor dos materiais fornecidos e serviços prestados pela Viação Férrea, e que ficou encerrada em 31 de dezembro de 1939; a segunda, credora, para registro do custo da construção da obra, concretizado nas fôlhas de liquidação das medições mensais. O movimento desta conta foi o seguinte:

Custo efetivo da obra ..	27.650:007$300
Comissão de 10%	2.765:000$700
Comissão de 3%	829:500$000

Comissão de 3 1/2 %	1.629:850$000	
Juros de 9 %	274:380$700	
Juros de móra	2.032:897$680	
Coupons pagos pela emprêsa	4.691:680$000	
Deságios	7.032:607$000	
	46.905:923$380	
Deduz-se:		
Vantagem no preço de venda de apólices	12:158$500	46.893:764$880
Valor das apólices entregues		46.505:156$800
		388:608$080

PROVISÕES PARA RISCOS DIVERSOS

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 contos de réis anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de 50:000$000, tornando-se, assim, a Viação Férrea a propria seguradora. Com a modalidade citada, iniciada em Novembro de 1935, realizou-se a economia de 2.382:174$200, até 31 de Dezembro de 1939. Dessa reserva estão depositados no Banco do Rio Grande do Sul, 740:383$100.

SEGURO COLETIVO DOS FUNCIONÁRIOS

Desde 1.º de agôsto de 1934 acha-se em vigor o seguro de vida com a Sul América Companhia Nacional de Seguros de Vida, sendo o prêmio descontado em fôlhas de pagamento, à razão de 1$275 por conto de réis, por mês.

A contribuição anual tem sido:

1934	88:756$800
1935	457:062$900
1936	544:277$800
1937	630:066$900
1938	707:251$300
1939	714:470$700
	3.141:886$400

Nem todos os sinistros têm sido pagos por intermédio da Viação Férrea, visto que muitos dêles são liquidados diretamente entre a Companhia e os herdeiros.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

A receita desta instituição, no ano de 1939, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição, importou em 7.652:375$100, assim especificada:

Contribuição dos empregados	2.165:064$600
Contribuição do empregador	2.165:064$600
Quota de Previdência	2.153:916$300
Arrecadações diversas	1.168:329$600
	7.652:375$100

As prestações de empréstimos, descontadas em fôlhas de pagamento, importaram em 2.878:279$900.

O saldo credor desta conta, que passou para 1940, é de 1.735:733$900 e corresponde aos mêses de novembro e dezembro, estando, pois, em dia o recolhimento da renda mensal, que está sendo feito de acôrdo com os dispositivos da lei 159.

CONTAS A PAGAR

Durante o ano foram processadas e escrituradas 7301 contas, no total de 53.400:528$800.

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1939	16.885:003$450
Créditos escriturados	53.400:528$800
Total	70.285:532$250
Pagamentos realizados	51.364:175$800
Saldo para o ano de 1940	18.921:356$450

INDENIZAÇÕES A PAGAR

Sob êste título são registrados os processos para indenização ao público dos prejuízos por avarias, extravios e incêndios de mercadorias submetidas a despacho, como determina o decreto número 2681, de 7 de dezembro de 1912. As indenizações processadas durante o ano de 1939 importaram em 187:863$800, dos quais 182:761$200 correram por conta da Viação Férrea e 5:102$600 por conta dos empregados.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES NO TRABALHO

Em consequência da lei n.º 3724, reformada pelo decreto n.º 24.637, de 10 de julho de 1934, a Viação Férrea despendeu durante o ano de 1939 a quantia de 420:684$400, com assistência médica e hospitalar, indenizações e diárias pagas aos funcionários que sofreram acidentes no trabalho.

Essa despesa assim se desdobra, por espécie:

Indenizações			
Por lesões temporais	10:338$000		
Por lesões parciais permanentes	11:072$200		
Por lesões totais permanentes	35:847$100		
Por mortes	90:071$600	147:328$900	
Adiantamentos para despesas de funerais		467$500	147:796$400
Salários			
1.ª Divisão		4:813$000	
2.ª Divisão		27:861$900	
3.ª Divisão		71:987$800	
4.ª Divisão		44:518$600	
5.ª Divisão		9:491$700	158:673$000
Assistência médica e hospitalar			
1.ª Divisão		5:833$100	
2.ª Divisão		28:386$400	
3.ª Divisão		48:224$500	
4.ª Divisão		31:771$000	114:215$000
			420:684$400

PESSOAL A PAGAR

Nesta conta são escriturados os vencimentos e salários do pessoal admitido a título efetivo e que é pago pelas fôlhas mensais, para se conhecer com mais presteza a despesa com a mão de obra, pelas categorias consignadas no orçamento, cujo confronto e controle torna-se, assim, mais fácil.

O total dos vencimentos e salários processados em 1939 elevou-se a 63.382:686$900, assim distribuídos por divisões:

1.ª Divisão	6.117:470$000
2.ª Divisão	17.971:177$500
3.ª Divisão	20.851:246$300
4.ª Divisão	15.808:219$800
5.ª Divisão	2.634:573$300
Total	63.382:686$900

Em 1938 o total das fôlhas foi de 65.193:999$100 e, em 1937, montou em 54.727:298$100.

SALÁRIOS NÃO RECLAMADOS

Para esta conta são transferidos os salários dos empregados que, por qualquer motivo, não compareceram na ocasião do pagamento. Decorridos dois anos, sem reclamação, estes salários tornam-se propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rio Grande do Sul, de acôrdo com o decreto n.º 20.465, em seu artigo 8.º, item 4.

O saldo existente em 31 de Dezembro de 1939, importou em 75:720$200.

RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ—SANTA CATARINA

A Viação Férrea mantém com esta estrada, constituída pelas linhas que compreendem a rêde do Paraná e Santa Catarina, relações de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo das operações, que em 31 de Dezembro de 1939 era favorável à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, montava em 1.661:504$900.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

O montante das transações realizadas durante o ano de 1939, com a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, pode ser resumido nos seguintes títulos gerais:

Saldo em 1.º de janeiro de 1939		3.985:054$050
Crédito:		
Fornecimentos ao pessoal	25.127:661$000	
Quótas para integralização de ações	617:856$600	
Cobranças na Tesouraria	27:720$200	
Transferências de salários	4:164$300	
Hospitalizações e medicamentos fornecidos	57:745$700	
Pernoites de animais	1:695$200	
Abastecimento de trens especiais	30:531$500	
Carros restaurantes - 50% dos prejuízos	19:685$100	
Diversos fornecimentos	18:610$900	25.905:670$500
		29.890:724$550
Débito:		
Materiais fornecidos	144:854$600	
Pagamentos efetuados	27.598:069$700	
Pagamentos à Sul América, de sua conta	34:092$400	
Vencimentos do pessoal em serviço e trabalhos executados	77:702$500	
Transportes concedidos em conta corrente	226:258$200	
Carros restaurantes—75 % dos lucros	2:052$700	
Diversos	10:235$200	28.093:265$300
Saldo credor em 31 de Dezembro de 1939		1.797:459$250

Pelo aviso n.º 1547, de 22 de maio de 1938, foram aumentados os favores concedidos pelo aviso n.º 68, de 17 de maio de 1931, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O aumento consistiu na concessão do abatimento de 75 % sôbre os fretes na Viação Férrea, de mercadorias destinadas aos armazéns da Cooperativa, que, pelo aviso n.º 68, gozavam do abatimento de 50 %.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do decreto número 20.465, de 1.º de outubro de 1931, do total da taxa de previdência arrecadada do público para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, devem ser deduzidos 3 % para o Conselho Nacional do Trabalho, devendo ser depositados na Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, neste Estado.

No decurso do exercício de 1939 essa porcentagem produziu a quantia de 71:094$600, contra 67:248$700, em 1938.

ASSOCIAÇÕES FERROVIÁRIAS BENEFICENTES

De conformidade com a circular n.º 63, de 2 de março de 1936, desta Diretoria, nas fôlhas mensais de pagamento são efetuados descontos de mensalidades e quotas para pecúlio em benefício de varias associações ferroviárias.

Êsses descontos, durante o ano de 1939, importaram em 2.255:168$000 que acrescidos do saldo de 1938, na importância de 291:455$500 e mais 48$000 recebidos pela Tesouraria, somam 2.546:671$500.

Por conta dessa quantia foram pagos:

Revista "O Ferroviário"	15:898$000
Departamento Desportivo da Viação Férrea	13:561$500
Associação dos Ferroviários Sul Rio Grandenses	1.575:941$400
Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea	119:177$200
Previdência dos Telegrafistas da Viação Férrea	9:192$100
Associação Ferroviária de Auxílio Mútuo ..	99:399$400
Pecúlio do Aposentado	172:712$800
Mutualidade de Ferroviários	1:900$000
Clube Ferroviário Pôrto Alegrense	4:021$400
	2.011:803$800
Saldo a pagar	534:867$700
	2.546:671$500

MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

A êste Ministério é creditado, de acôrdo com a Lei 159, de dezembro de 1935, o excesso entre a taxa de 2 % — Quota de Previdência — arrecadada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões (depois de deduzidos 3 % para o Conselho Nacional do Trabalho) e a contribuição mensal dos empregados para a mesma instituição. Êste excesso deve ser recolhido ao Banco do Brasil, juntamente com a receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões, até o dia 15 do segundo mês seguinte ao que se referir. O saldo que apresenta esta conta, na importância de 31:860$500, é correspondente ao excesso de 5:504$900 verificado em novembro e 26:355$600 de dezembro.

COMPANHIA ITALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAIS

Está em vigor na Viação Férrea, desde 1937, o seguro contra acidentes pessoais nos trens e no recinto das estações, contratado com a Companhia Italo-Brasileira de Seguros Gerais, pelo prazo de cinco anos, segundo têrmo aditivo de 25 de junho de 1938.

Durante o ano de 1939 foram vendidos 186.663 "tickets" representativos dêsse seguro, que a $300 produziram ...... 55:998$900.

A companhia concessionária abona por êsse serviço $030 à Viação Férrea e $100 ao bilheteiro em cada ticket emitido.

CAUÇÕES EM DINHEIRO

Durante o ano relatado foi o seguinte o movimento de cauções em dinheiro depositadas em garantia de negócios com a Viação Férrea:

Saldo em 1.° de janeiro	230:691$810
Total recebido em 1939	241:381$900
Total	472:073$710
Total restituído	293:062$400
Saldo em 31 de dezembro de 1939	179:011$310

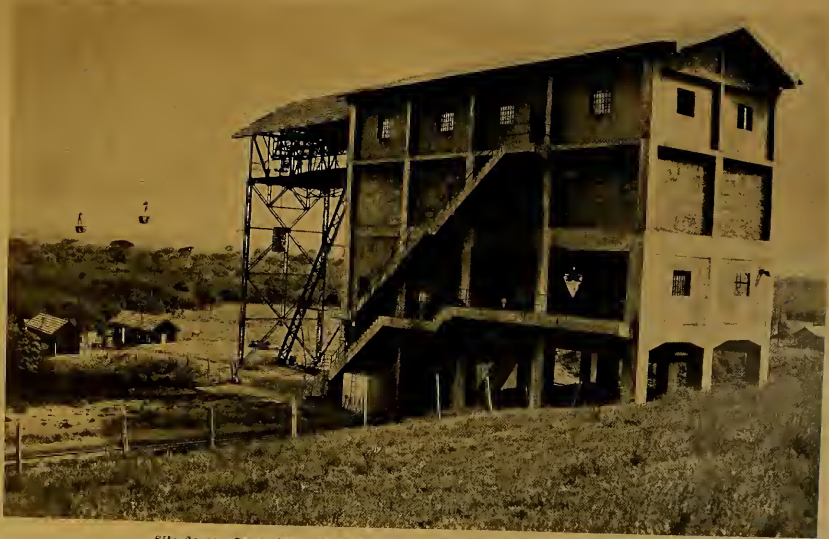
CAUÇÕES EM TÍTULOS

O movimento de cauções em títulos, com a mesma finalidade das cauções em dinheiro, foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro	4.291:095$300
Títulos recebidos	1.201:830$000
Total	5.492:925$300
Títulos restituídos	4.164:189$800
Saldo em 31 de dezembro de 1939	1.328:735$500

LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 16.627:072$360, em 1.º de janeiro de 1939, passou a ser de 15.275:776$920, em 31 de dezembro do mesmo ano, em consequência da transferência, por encerramento, de saldos de diversas contas de resultados.



Silo de carvão nacional no Kilômetro 252 da linha Santa Maria-Pôrto Alegre.

2.ª DIVISÃO

TRÁFEGO

TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

Despesas

A despesa total da 2.ª Divisão, durante o ano de 1939, foi de 20.343:056$700, e está assim discriminada:

Pessoal	18.152:606$400
Material	1.179:206$700
Diversos	1.011:243$600
Total	20.343:056$700

No ano anterior a despesa total foi de 20.427:171$900, assim distribuída:

Pessoal	17.970:471$800
Material	1.405:237$500
Diversos	1.051:462$600
Total	20.427:171$900

Comparando os dados acima indicados, verifica-se que a despesa de 1939 foi inferior à do exercício anterior, em .... 84:115$200.

O quadro a seguir, especifica a despesa total da 2.ª Divisão, durante o ano de 1939:

5 — V. F.

Despesa do tráfego, em 1939, por espécie

ESPÉCIE DA DESPESA	Pessoal	Material	Diversos	Total
Superintendência	1.685:778$200	21:347$000	81:877$200	1.789:002$400
Papelaria	1:982$000	389:899$100	993$800	392:874$900
Empregados dos trens	3.718:182$200	—	34:286$800	3.752:469$000
Telégrafo, Eletricidade e Cronometria	3.124:467$700	141:076$400	122:776$400	3.388:320$500
Abastecimento dos trens	132:382$400	167:009$100	79:549$400	378:940$900
Empregados das estações	9.089:591$000	—	193:568$900	9.283:159$900
Abastecimento das estações	158:327$900	366:694$300	254:296$100	779:318$300
Custeio da Secção de Reclamações ..	66:601$200	—	—	66:601$200
Indenizações	1:309$400	457$800	137:126$400	138:893$600
Indenizações por ferimentos pessoais	27:165$900	56$400	28:516$400	55:738$700
Colisões e descarrilamentos	77:090$800	69:670$400	23:062$600	169:823$800
Aluguel de material rodante	—	—	35:248$300	35:248$300
Impressão de bilhetes	69:708$900	22:996$200	256$200	92:961$300
Despesas dos carros restaurantes ..	18$800	—	19:685$100	19:703$900
Despesas diversas do Tráfego	—	—	—	—
Totais	18.152:606$400	1.179:206$700	1.011:243$600	20.343:056$700

DADOS PRINCIPAIS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRÁFEGO

Pêso útil retribuído

Em 1939	710.527.682 Ton/Km.
Em 1938	630.381.001 Ton/Km.
Diferença para mais	80.146.681 Ton/Km.

Custo dos serviços do Tráfego, por tonelada-quilômetro

Em 1939	28,631 réis
Em 1938	32,404 réis
Diferença para menos	3,773 réis

Número de toneladas-quilômetro por empregado

Em 1939	200.318
Em 1938	176.924
Diferença para mais	23.394

Indenizações pagas

Em 1939	187:863$800
Em 1938	153:883$900
Diferença para mais	33:979$900

Incêndios de vagões

Em 1939	23
Em 1938	30
Diferença para menos	7

Assim discriminados:

ESPECIFICAÇÃO	ANOS	
	1939	1938
Princípios de incêndios, sem prejuízo	18	8
Princípios de incêndios, com prejuízo	5	21
Incêndios totais	0	1
Totais dos incêndios	23	30

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado.

MÊSES	N.° DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª Classe	2.ª Classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	150.217	91.466	38.771	43.893	515.717	42.786.087
Fevereiro	139.480	89.313	40.572	44.410	499.757	38.780.165
Março	133.575	101.526	46.406	44.312	564.861	46.316.072
Abril	106.446	102.860	44.339	26.806	452.716	52.524.807
Maio	100.742	95.829	52.855	28.585	467.339	47.311.316
Junho	104.039	92.540	40.289	30.518	466.075	45.175.570
Julho	107.978	85.924	41.982	29.868	504.585	45.925.673
Agôsto	96.629	80.965	38.017	27.971	494.331	46.892.897
Setembro	100.231	82.436	30.871	25.656	450.924	44.516.160
Outubro	107.325	80.774	47.321	27.006	464.071	48.701.346
Novembro	102.622	78.030	30.303	28.217	463.166	42.950.964
Dezembro	120.959	91.730	46.169	43.632	544.159	44.912.020
Totais de 1939	1.370.243	1.073.393	497.895	400.874	5.887.701	546.783.077
Totais de 1938	1.241.032	1.021.624	423.843	424.599	6.285.386	479.156.334
Diferença sôbre 1938	+ 129.211	+ 51.769	+ 74.052	— 23.725	— 397.685	+67.626.743

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço não remunerado.

MÊSES	N.° DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª Classe	2.ª Classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	5.897	4.412	11	2.091	72.530	9.408.571
Fevereiro	7.312	4.014	12	2.770	69.081	8.005.801
Março	6.949	3.788	26	3.024	70.994	9.049.516
Abril	7.856	5.393	15	2.111	64.657	8.121.753
Maio	8.618	5.674	15	2.560	63.324	9.071.811
Junho	6.440	4.886	13	1.957	85.654	7.997.600
Julho	9.680	5.362	18	2.779	89.430	10.678.093
Agôsto	4.327	3.063	6	1.963	94.734	9.294.525
Setembro	10.411	6.806	11	1.454	87.579	11.117.035
Outubro	9.094	5.849	13	2.973	74.150	11.638.046
Novembro	8.744	4.613	19	3.092	67.198	10.269.015
Dezembro	8.472	4.966	27	2.862	71.491	12.468.703
Totais de 1939	93.800	58.826	186	29.636	910.822	117.120.469
Totais de 1938	107.609	69.860	176	53.793	954.250	107.803.298
Diferença sôbre 1938	— 13.809	— 11.034	+ 10	— 24.157	— 43.428	+ 9.317.171

Movimento do último sexênio — Serviço remunerado

PASSAGEIROS

ANOS	NÚMERO			RECEITA		Percurso médio Quilômetros
	1.ª classe	2.ª classe	Total	Por passageiro	Por passageiro-Km.	
1934	551.605	777.149	1.328.754	9$041	$082	109,8
1935	612.460	815.743	1.428.203	8$816	$083	106,4
1936	784.614	894.720	1.679.334	8$700	$084	103,1
1937	1.088.646	972.627	2.061.273	8$874	$083	106,4
1938	1.241.032	1.021.624	2.262.656	8$627	$086	100,1
1939	1.370.243	1.073.393	2.443.636	8$130	$086	95 1

BAGAGENS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-Km.	
1934	1.293,160	400.822	277:855$500	214$873	$693	310
1935	1.374,596	470.006	316:296$600	230$101	$673	342
1936	1.353,655	431.158	300:685$500	222$128	$697	319
1937	1.345,701	454.262	316:592$300	235$261	$697	338
1938	1.252,226	424.599	300:670$100	240$108	$708	339
1939	1.114,929	400.874	272:545$900	244$453	$680	360

ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-Km.	
1934	22.306,172	4.050.108	2.659:472$900	119$225	$657	182
1935	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800	116$036	$632	184
1936	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	123$025	$659	187
1937	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700	122$077	$660	185
1938	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600	118$479	$637	186
1939	33.323,535	5.887.701	3.784:526$800	113$569	$643	177

MÊSE
Janeiro .
Fevereir
Março ..
Abril ...
Maio ...
Junho ..
Julho ..
Agôsto .
Setembro
Outubro
Novembr
Dezembr
Totais e dias ..

87 — 90

Obser
tonelada-q

Movimento de mercadorias nos anos de 1939 e 1938 — Serviço retribuído

MESES	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA						PERCURSO MÉDIO QUILÔMETROS	
					Total		Por tonelada		Por tonelada-quilômetro			
	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938
Janeiro	114.013	111.633	42.786.087	37.270.422	5.210.066$900	4.777:396$400	45$697	41$676	$122	$128	375	325
Fevereiro ..	110.290	111.445	38.780.165	34.070.086	4.827:272$600	4.683:200$300	43$769	42$023	$124	$137	352	306
Março	126.591	139.063	46.316.072	42.867.031	5.721:262$600	5.896:455$700	45$195	42$401	$124	$138	366	308
Abril	216.184	110.526	52.524.807	39.142.716	5.909:696$200	5.206:456$500	27$336	47$106	$113	$133	213	354
Maio	150.753	133.589	47.311.316	40.647.260	5.745:525$700	5.461:722$900	38$112	40$885	$121	$134	214	304
Junho	142.022	127.576	45.175.570	42.178.413	5.533:886$600	5.253:894$000	38$965	41$182	$123	$125	318	331
Julho	144.765	133.270	45.925.673	41.998.218	5.443:711$100	5.130:171$300	37$604	38$495	$119	$122	317	315
Agôsto	142.191	140.581	46.892.897	45.065.661	5.659:479$400	5.669:657$900	39$802	40$330	$121	$126	330	321
Setembro ..	147.405	116.495	44.516.160	35.352.452	5.447:293$500	4.609:550$100	37$158	39$569	$123	$136	302	290
Outubro ...	141.324	126.167	48.701.346	39.091.111	5.788:196$300	5.075:930$200	40$956	40$232	$119	$133	345	302
Novembro .	125.690	125.806	42.950.964	37.787.935	5.395:417$400	4.938:265$600	42$926	39$253	$126	$131	342	300
Dezembro ..	133.196	150.175	44.912.020	46.233.784	5.649:540$500	5.575:344$500	42$415	37$126	$126	$121	337	308
Totais e médias	1.694.423	1.529.326	546.783.077	479.156.334	66.361:351$800	62.278:045$400	39$165	40$723	$121	$130	323	313

Observa-se neste quadro que houve um aumento de 165.097 toneladas transportadas, e de 4.083:306$400 na Receita total, porém a receita por tonelada-quilômetro foi inferior à de 1938, em $009. O percurso médio foi de 323 Km.

Tráfe

Passageiros,

DESIGNAÇÃO
Passageiros de 1.ª classe ....
Passageiros de 2.ª classe ....
Bagagens e encomendas .....
Mercadorias ....
Totais ....

'Pelo quadro acima verifica-se
aumento de 5.571,674 toneladas, p

Passageiros,

DESIGNAÇÃO
Passageiros de 1.ª classe ....
Passageiros de 2.ª classe ....
Bagagens e encomendas .....
Mercadorias ....
Totais ....

91 — 94

Pelo quadro acima verifica-s
de 2.856,254 toneladas, destinadas

Tráfego mútuo com as estradas de ferro do Norte

Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE PASSAGEIROS		PÊSO-TONELADAS		DIFERENÇA SÔBRE 1938	
	1939	1938	1939	1938	Número de passageiros	Pêso-toneladas
Passageiros de 1.ª classe	7.054	6.909	—	—	+ 115	—
Passageiros de 2.ª classe	12.098	11.385	—	—	+ 713	—
Bagagens e encomendas	—	—	598,360	652,469	—	— 54,109
Mercadorias	—	—	30 527,481	24.901,698	—	+ 5.625,783
Totais	19 152	18.294	31.125,841	25.554,167	+ 858	+ 5.571,674

Pelo quadro acima verifica-se que houve um aumento de 858 no número de passageiros transportados, e um aumento de 5.571.674 toneladas, procedentes do Norte.

Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	NÚMERO DE PASSAGEIROS		PÊSO-TONELADAS		DIFERENÇA SÔBRE 1938	
	1939	1938	1939	1938	Número de passageiros	Pêso-toneladas
Passageiros de 1.ª classe	7.188	6.994	—	—	+ 194	—
Passageiros de 2.ª classe . ..	10.387	11.682	—	—	— 1.295	—
Bagagens e encomendas	—	—	266,027	289,961	—	— 23,934
Mercadorias	—	—	46.632,918	43.752,730	—	+ 2.880,188
Totais	17.575	18.676	46.898,945	44.042,691	— 1.101	+ 2.856,254

Pelo quadro acima verifica-se que houve um decréscimo de 1.101 passageiros transportados, e um aumento de 2.856,254 toneladas, destinadas ao Norte.

Secção de Reclamações

Os serviços da Secção de Reclamações foram devidamente atendidos durante o ano, tendo sido feita, nos prazos regulamentares, a liquidação dos processos.

Indenizações totais pagas

Em 1939	187:863$800
Em 1938	153:883$900
Para mais........	33:979$900,

conforme se depreende do quadro a seguir:

Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1939 e 1938

RESPONSÁVEIS	1939	1938	Diferenças + ou —
Indenizações totais pagas ..	187:863$800	153:883$900	+ 33:979$900
Por conta da Viação Férrea	135:003$800	62:140$200	+ 72:863$600
Por conta de provisões para riscos diversos	47:107$400	84:554$600	— 37:447$200
Por conta de funcionários da Viação Férrea	5:060$700	7:189$100	— 2:128$400
Contas a receber .....:....	691$900	—	+ 691$900

Deram lugar a essas indenizações as seguintes causas:

Indenizações pagas nos anos de 1939 e 1938

CAUSAS	1939		1938		DIFERENÇAS	
	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	mais	menos
Incêndios	46:838$800	24,93	84:554$600	54,94	—	37:715$800
Acidentes	119:839$200	63,78	50:789$600	33,00	69:049$600	—
Extravios	12:534$300	6,67	4:226$600	2,74	8:307$700	—
Furtos e roubos	—	—	4:529$000	2,94	—	4:529$000
Goteiras nos carros	—	—	30$000	0,01	—	30$000
Maus carregamentos	650$000	0,35	5:559$800	3,67	—	4:909$800
Águas por frestas	2:855$800	1,52	2:557$400	1,65	298$400	—
Avarias por motivos diversos	2:098$400	1,12	574$900	0,37	1:523$500	—
Violação	2:154$200	1,14	—	—	2:154$200	—
Avarias por querosene	781$800	0,42	1:012$000	0,65	—	230$200
Deterioração	111$300	0,07	50$000	0,03	61$300	—
Totais	187:863$800	100,00	153:883$900	100,00	81:394$700	47:414$800

Verifica-se, pois, que no total de indenizações pagas no ano de 1939, houve um acréscimo de 33:979$900 sôbre o ano anterior.

Leilão de sobras

No mês de julho foi efetuado leilão de mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total de 19:537$200.

Sobras existentes

Existem no depósito de sobras em Pôrto Alegre, 795 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

Desvios particulares

Durante o ano os desvios particulares sofreram as alterações seguintes:

ABERTOS AO TRÁFEGO

2 de agôsto — Foi aberto ao tráfego o desvio, do qual é usuário o sr. PEDRO VALLES, situado no Km. 136,460 da linha de Cacequí a Rio Grande.

4 de outubro — Foi aberto ao tráfego o desvio, do qual é usuária a COOPERATIVA RURAL GABRIELENSE, situado no Km. 190,145 da linha de Cacequí a Rio Grande.

7 de outubro — Foi aberto ao tráfego o desvio, do qual é usuária a firma COOPERATIVA SUL RIO GRANDENSE DE BANHA LTDA. situado no Km. 163,222 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

FECHADOS AO TRÁFEGO

1.º de março — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 190,420 da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma M. SIGAL.

TRANSFERÊNCIAS DE DESVIOS

26 de janeiro — A partir dessa data foi transferido, do sr. LUIZ LORÊA para a firma WILSON, SONS & CIA. LTA., o desvio situado junto à estação Marítima, na linha de Cacequí a Rio Grande.

10 de março — A partir dessa data foi transferido, da firma FOGLIATTO & BRUM para a firma sucessora, FOGLIATTO & CIA., o desvio situado no Km. 86,849 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

19 de abril — A partir dessa data foi transferido, da firma JORGE GLASHERSTER & CIA. para a SOCIEDADE COOPERATIVA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA DAS SERRARIAS DE MADEIRA DE PINHO SUL RIO GRANDENSE, de São Bento, o desvio situado no Km. 285,789 + 30 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

4 de agôsto — A partir dessa data foi transferido, da firma ENGELHARDT & CIA. para a firma SANTOS DUARTE & CIA. LTDA., o desvio situado no Km. 601,700 da linha de Cacequí a Rio Grande.

13 de agôsto — A partir dessa data foi transferido, do sr. O. J. DIAS para a firma IPIRANGA S. A. COMPANHIA BRASILEIRA DE PETRÓLEO, o desvio situado no Km. 547,497 da linha de Cacequí a Rio Grande.

Estações, paradas e estribos

MUDANÇA DE NOMES

5 de janeiro — Passou a denominar-se "RAMIZ GALVÃO" a estação COUTO, situada no Km. 186 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

14 de dezembro — Passou a denominar-se "FANFA" a estação PÔRTO BATISTA, situada no Km. 295 da Variante Barreto a Diretor A. Pestana.

Atrasos de trens de passageiros, mixtos e carros-motores

TRENS DE PASSAGEIROS

Durante o ano de 1939 os atrasos dos trens de passageiros foram em número de 2.735 o que, sôbre um total de 11.817 trens, representa 23 %, contra 40,2 % do ano anterior. Houve, assim, uma diminuição de 17,2 % em relação ao ano de 1938.

O atraso médio por trem demorado foi de 40,1 minutos, contra 48,3 minutos no ano de 1938.

O atraso médio geral foi de 9,2 minutos, contra 19,1 minutos no ano anterior.

TRENS MIXTOS

Sôbre um total de 5.179 trens mixtos houve um número de 1.810 trens atrasados, o que representa 34,9 % do total de trens mixtos, contra 46,0 % no ano anterior.

O atraso médio por trem demorado foi de 30,9 minutos, contra 43,3 no ano de 1938.

O atraso médio geral foi, em 1939, de 10,8 minutos, contra 19,9 no ano anterior.

Como se verifica, os atrasos dos trens de passageiros e mixtos, diminuiram sensivelmente em relação ao ano de 1938.

CARROS-MOTORES

Sôbre um total de 10.132 viagens de carros-motores, houve um número de 1.593 atrasos, o que representa 15,5 % do total, contra 23,8 % do ano anterior.

O atraso médio por auto demorado foi de 24,6 minutos, contra 17,1 em 1938.

O atraso médio geral foi de 3,8 minutos, contra 4,0 minutos no ano anterior.

MOVIMENTO

Serviço retribuído

Durante o ano de 1939 circularam 56.915 trens do serviço público retribuído, com um total de 6.972.731 quilômetros, e o percurso médio, por trem, de 122,5 quilômetros, contra 55.659 trens, com um total de 6.877.193 quilômetros e o percurso médio, por trem, de 123,5 quilômetros, em 1938.

Houve, assim, em 1939, um aumento de 1.256 trens, .. 95.538 quilômetros percorridos e uma diminuição de 1 quilômetro, por trem, no percurso médio.

Os 1.256 trens que, em 1939, correram a mais em relação ao ano de 1938, estão assim discriminados:

Menos 357 trens de passageiros.
Menos 518 trens mixtos.
Mais 15 trens especiais de passageiros.
Mais 477 trens de gado vazios.
Mais 114 trens de animais.
Mais 1.525 trens de carga.

Serviço não retribuído

Em serviço não retribuído circularam 14.353 trens, com o total de 919.058 quilômetros de percurso, numa média de 64,0 quilômetros por trem, contra 15.189 trens, 992.016 quilômetros e o percurso médio de 65,3 quilômetros, por trem, em 1938.

Em relação ao ano de 1938, houve, pois, menos 836 trens, menos 72.958 quilômetros de percurso e menos 1,3 quilômetro de percurso médio, por trem.

Número de veículos por espécie de trem

SERVIÇO RETRIBUÍDO

O número total de veículos, em transporte retribuído foi de 716.821 com uma média de 12,5 por trem, contra 650.785 veículos e a média de 11,6, por trem, no ano de 1938. Houve, portanto, um aumento de 66.036 veículos, no total, e de 0,9, na média por trem.

A média de vagões, por trem de carga, durante o ano de 1939, foi de 15,6, contra 14,5, no ano anterior, assim, o aumento foi de 1,1 veículo, por trem.

SERVIÇO NÃO RETRIBUÍDO

O total de veículos movimentado, em 1939, para o serviço não retribuído, foi de 92.550, com a média de 6,2 veículos por trem, contra 94.605 veículos e a mesma média de 6,2 veículos por trem, durante o ano de 1938.

Como se observa, houve, em relação a 1938, uma diminuição de 2.055 veículos no total de veículos transportados para o serviço não retribuído, conservando-se constante a média do número de veículos por trem.

Percentagem entre vagões carregados e vazios

A percentagem de vagões vazios, em relação aos carregados, foi em 1939, de 38,8, contra 38,3, no ano de 1938, ou seja uma diferença de 0,5, para mais. Essa percentagem, como é sabido, resulta do desequilíbrio da tonelagem em quase tôdas as linhas obrigando o material vazio a percorrer grandes extensões.

A percentagem entre o percurso de vagões carregados e vazios, em 1939, foi de 38,2, contra 39,3 em 1938.

Percurso total e médio dos carros e vagões

Movimentaram-se, em 1939, 809.371 veículos com o total de 79.053.489 veículos-quilômetro, contra 745.390 veículos e 73.630.339 veículos-quilômetro, em 1938. Houve, assim, uma diferença de 64.813 veículos e 6.028.242 veículos-quilômetro, para mais, em 1939.

Aproveitamento dos trens de carga

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga variou, durante o ano de 1939, entre os limites de 81,6 % e 86,5 %.

O aproveitamento médio geral foi de 84,4 %, contra 83,6 %, em 1938, ou seja um aumento de 0,8 %.

A percentagem do aproveitamento não é mais elevada devido ao desequilíbrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem, muitas vezes, sem aproveitamento, para regressarem lotadas.

O quadro a seguir discrimina os carregamentos segundo a espécie da mercadoria.

Vagões carregados, completos

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Cereais	8.681	6.412	2.269	—
Produtos de charqueada	3.751	3.793	—	42
Produtos do país	1.354	1.735	—	381
Outras mercadorias	27.091	23.928	3.163	—
Madeiras	14.857	14.195	662	—
Animais	16.334	14.184	2.150	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	72.068	64.247	8.244	423
Armazéns (pequenas expedições)	16.380	16.693	—	313
Total retribuído	88.448	80.940	8.244	736

Diferença real para mais: 7.508 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por espécie, várias parcelas do demonstrativo anterior.

CEREAIS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Milho	921	1.437	—	516
Feijão	1.331	890	441	—
Trigo	1.075	478	597	—
Arroz	4.455	2.615	1.840	—
Diversos	899	992	—	93
Totais	8.681	6.412	2.878	609

Diferença real para mais: 2.267 vagões.

PRODUTOS DE CHARQUEADA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Óssos	689	798	—	109
Chífres	24	15	9	—
Graxa	120	87	33	—
Cinza	94	14	80	—
Charque	1.638	1.718	—	80
Couros salgados	569	559	10	—
Diversos	617	602	15	—
Totais	3.751	3.793	147	189

Diferença real para menos: 42 vagões.

PRODUTOS DO PAÍS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Lã	991	1.352	—	361
Couros secos	251	237	14	—
Diversos	112	146	—	34
Totais	1.354	1.735	14	395

Diferença real para menos: 381 vagões.

MERCADORIAS DIVERSAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Alfafa	1.163	1.151	12	—
Batatas	86	57	29	—
Banha	726	687	39	—
Vinho	2.017	1.887	130	—
Erva mate	172	129	43	—
Fumo	1.620	1.293	327	—
Farinha de trigo	821	648	173	—
Farinha de mandioca	994	695	299	—
Laranjas	74	91	—	17
Diversos	19.418	17.290	2.128	—
Totais	27.091	23.928	3.180	17

Diferença real para mais: 3.163 vagões.

MADEIRA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1939	1938	Mais	Menos
Bruta	8.725	8.305	420	—
Aplainada	548	813	—	265
Para caixas	841	810	31	—
Diversas	4.743	4.267	476	—
Totais	14.857	14.195	927	265

Diferença real para mais: 662 vagões.

Intercâmbio de vagões com as estradas de ferro do Norte

Em 1939, trafegaram nas linhas da Viação Férrea, 1.670 vagões procedentes das Estradas de Ferro Sorocabana e Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, tendo vencido 100:495$000, correspondendo a 12.787 estadias e 175 multas, assim discriminadas:

DESIGNAÇÃO	Veículos	Estadias	Multas	Importâncias
São Paulo - Rio Grande	806	6.346	85	38:595$000
Paraná	248	1.880	13	12:840$000
Sorocabana	616	4.809	77	49:060$000
Totais	1.670	13.035	175	100:495$000

Em 1938, circularam 2.194 veículos, com 17.814 estadias e 317 multas, na importância de 119:420$000.

Nas linhas do Norte, foi o seguinte o movimento de vagões da Viação Férrea:

VEÍCULOS		ESTADIAS		MULTAS		IMPORTÂNCIAS	
1939	1938	1939	1398	1939	1938	1939	1938
1.629	623	16.954	5.808	3.544	1.276	182:515$000	122:915$000

Intercâmbio de vagões com a Jewish Colonisation Association

O intercâmbio de vagões da Jewish em nossas linhas foi de 438 veículos, contra 259, no ano de 1938; venceram 3.848 estadias, na importância de 19:238$000, contra 3.548 estadias e 17:740$000, em 1938.

Nas linhas da Jewish trafegaram 176 vagões da Viação Férrea, que venceram 408 estadias, na importância de .... 2:040$000.

ado com o ano de 1938

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	DIFERENÇA			
		PARA MENOS		
	CURSO	Quantidade de trens	PERCURSO	
	Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem
1.° — Serviço Público				
a) Passageiros	3,3	357	27.935	—
b) Mixtos	—	518	25.662	0,4
c) Especiais passageiros	9,0	—	—	—
d) Gado, vazios	—	—	2.286	85,8
e) Animais	—	—	—	2,9
f) Cargas	0,8	—	—	—
g) Total retribuído	—	875	55.883	1,0
2.° — Serviço da Estra				
a) Especiais passageiros	—	15	3.777	3,5
b) Levantamento e soco	—	7	1.487	2,9
c) Baldeação	—	—	140	43,3
d) Taboleiros vazios ...	—	24	4.103	48,6
e) Experiência	4,4	102	1.103	—
f) Carvão	24,6	165	—	—
g) Lenha	—	—	—	3,1
h) Lastros	—	759	79.967	3,6
i) Outros serviços	—	44	433	0.2
j) Total serviço estrada	—	1.116	91.010	1,3
Total geral	—	1.991	146.893	0,3

Demonstrativo do número de trens, percurso total e médio, durante o ano de 1939, comparado com o ano de 1938

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANO						DIFERENÇA					
	1939			1938			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO	
		Total trens-km.	Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem		Total trens-km	Médias kms. por trem		Total trens-km	Média km por trem
1.° — Serviço Público												
a) Passageiros	11.871	2.212.253	186,3	12.228	2.240.188	183,0	—	—	3,3	357	27.935	—
b) Mixtos	5.179	341.292	66,0	5.697	366.954	66,4	—	—	—	518	25.662	0,4
c) Especiais passageiros	178	24.522	137,7	163	20.980	128,7	15	3.542	9,0		—	—
d) Gado, vazios	1.298	145.290	111,9	821	147.576	197,7	477	—	—	—	2.286	85,8
e) Animais	1.148	287.520	250,4	1.034	261.926	253,3	114	25.594	—		—	2,9
f) Cargas	37.241	3.961.854	106,3	35.716	3.839.569	105,5	1.525	122.285	0,8	—	—	—
g) Total retribuído	56.915	6.972.731	122,5	55.659	6.877.193	123,5	2.131	151.421	—	875	55.883	1,0
2.° — Serviço da Estrada												
a) Especiais passageiros	381	60.086	157,7	396	63.863	161,2	—	—	—	15	3.777	3,5
b) Levantamento e socorro	411	17.793	43,2	418	19.280	46,1		—		7	1.487	2,9
c) Baldeação	5	166	33,2	4	306	76,5	1	—	—	—	140	43,3
d) Taboleiros vazios	42	1.567	37,3	66	5.670	85,9	—	—	—	24	4.103	48,6
e) Experiência	371	11.684	31,4	473	12.787	27,0	—	—	4,4	102	1.103	—
f) Carvão	420	21.391	50,9	585	15.436	26,3		5.955	24,6	165		
g) Lenha	3.845	315.982	82,1	3.566	303.885	85,2	279	12.097	—		—	3,1
h) Lastros	7.109	484.463	68,1	7.868	564.430	71,7	—	—	—	759	79.967	3,6
i) Outros serviços	1.769	5.926	3,3	1.813	6.359	3,5	—	—	—	44	433	0,2
j) Total serviço estrada	14.353	919.058	64,0	15.189	992.016	65,3	280	18.052	—	1.116	91.010	1,3
Total geral	71.268	7.891.789	110,7	70.848	7.869.209	111,0	2.411	169.473	—	1.991	146.893	0,3

105 — 110

Diferença total em 1939

Trens	420 para mais
Percurso	22.580 para mais
Percentagem por trem	0,5 para mais
Percentagem do percurso	0,2 para mais

arado com o ano de 1938

CLASSIF	DIFERENÇA EM 1939			
	PARA MAIS		PARA MENOS	
	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.º —				
a) Passageiros	2.063	0,4	—	—
b) Mixtos	—	0,3	1.906	—
c) Especiais passag	94	0,2	—	—
d) Gado, vazios ...	658	—	—	3,8
e) Animais	865	—	—	0,5
f) Cargas	64.262	1,1	—	—
g) Total retribuído	67.942	0,9	1.906	—
2.º —				
a) Especiais passag	—	—	251	0,5
b) Levantamento e	27	0,1	—	—
c) Baldeação	12	1,9	—	—
d) Tabuleiros vazios	—	—	196	1,8
e) Experiência	—	—	407	0,3
f) Carvão	—	—	2.861	1,8
g) Lenha	5.763	0,9	—	—
h) Lastros	—	—	4.354	—
i) Outros serviços	212	0,2	—	—
j) Total Serviço da	6.014	—	8.069	—
Total g	73.956	0,8	9.975	—

Demonstrativo do número médio de veículos, por espécie de trem, durante o ano de 1939, comparado com o ano de 1938

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANO						DIFERENÇA EM 1939			
	1939			1938			PARA MAIS		PARA MENOS	
	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.º — Serviço Público										
a) Passageiros	11.871	73 774	6,2	12.228	71.711	5,8	2 063	0,4		—
b) Mixtos	5 179	35.822	6.9	5 697	37 728	6,6	—	0,3	1.906	—
c) Especiais passageiros	178	788	4,4	163	694	4.2	94	0,2		.
d) Gado, vazios	1.298	10.316	7.9	821	9 658	11,7	658	—		3,8
e) Animais	1.118	13.908	12,1	1.034	13.043	12,6	865	—		0,5
f) Cargas	37.241	582.213	15,6	35.716	517.951	14,5	64.262	1.1	-	—
g) Total retribuido	56.915	716.821	12,5	55.659	650.785	11,6	67 942	0.9	1.906	-
2.º — Serviço da Estrada										
a) Especiais passageiros	381	889	2,3	396	1 140	2,8	—	—	251	0,5
b) Levantamento e socorro	411	1.344	3,2	418	1.317	3,1	27	0,1	—	—
c) Baldeação	5	22	4,4	4	10	2,5	12	1.9	—	—
d) Tabuleiros vazios	42	137	3 2	66	333	5,0	—	—	196	1,8
e) Experiência	371	821	2,2	473	1.228	2,5	—	—	407	0,3
f) Carvão	420	4.536	10,8	585	7.397	12,6	—	—	2.861	1,8
g) Lenha	3.845	33.019	8,5	3.566	27.256	7,6	5.763	0.9	—	—
h) Lastros	7.109	46.132	6,1	7.868	50 486	6,4	—		1 354	—
i) Outros serviços	1.769	5.650	3,1	1.813	5.438	2 9	212	0.2	—	—
j) Total Serviço da Estrada	14.353	92 550	6,2	15.189	94.605	6,2	6 014	—	8 069	—
Total geral	71.268	809 371	11,3	70.848	745.390	10,5	73 956	0,8	9 975	—

111 — 116

Diferença dos carros transportados entre 1939 e 1938

Serviço Retribuído	66 036 para mais
Serviço da Estrada	63 981 para mais
Serviço total	130.017 para mais

Dparado com o de 1938

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	DIFERENÇA			
		PARA MENOS		
	SO	Quantidade de vagões	PERCURSO	
	Média		Total veículos-km.	Média
a) Carros de 1.ª classe .	6,5	—	—	—
b) Carros de 2.ª classe .	—	2	43.199	1,9
c) Carros Mixtos	—	417	29.042	10,8
d) Carros Bagageiros ...	3,7	348	—	—
e) Carros Dormitórios .	10,5	44	—	—
f) Carros Restaurantes .	—	—	—	5,5
g) Carros de Serviço ...	—	—	—	3,1
h) Vagões gradeados trens de passageiros .	2,8	—	—	—
i) Vagões gradeados em trens de gado ...	—	—	—	3,1
j) Vagões gradeados trens de gado vazios .	—	—	531.649	63,2
k) Vagões gradeados c mercadorias	10,4	—	—	—
l) Vagões fechados de eixos	—	—	—	2,2
m) Vagões fechados de eixos	—	21	1.202	57,2
n) Vagões plataformas d eixos	1,3	—	—	—
o) Vagões plataformas d eixos	—	—	—	—
Total geral	—	832	605.092	1,2

Demonstrativo do percurso total e médio de carros e vagões, por tipo, durante o ano de 1939, comparado com o de 1938

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	ANO						DIFERENÇA					
	1939			1938			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO	
		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km	Média
a) Carros de 1.ª classe	31.755	5.832.179	183,6	31.576	5.593.493	177.1	179	238.686	6,5	—	—	—
b) Carros de 2.ª classe	23.558	3.126.024	132,6	23.560	3.169.223	134,5	—	—		2	43.199	1,9
c) Carros Mixtos	571	25.071	43,9	988	54.113	54,7	—	—	—	417	29.042	10,8
d) Carros Bagageiros	21.238	3.357.182	158,0	21.586	3.331.098	154,3	—	26.084	3,7	348	—	—
e) Carros Dormitórios	2.717	916.115	337,1	2.761	901.992	326,6	—	14.123	10,5	44	—	—
f) Carros Restaurantes	2.734	922.965	337,5	2.546	873.509	343,0	188	49.456	—	—	—	5,5
g) Carros de Serviço	7.095	812.287	114,4	6.877	808.506	117,5	218	3.781	—	—	—	3,1
h) Vagões gradeados em trens de passageiros	11.111	1.549.512	139,4	10.730	1.465.809	136,6	381	83 703	2,8	—	—	—
i) Vagões gradeados em em trens de gado	13.908	3.569.455	256,6	13.043	3.388.325	259,7	865	181 130	—	—	—	3,1
j) Vagões gradeados em trens de gado vazios	10.316	1.234.798	119,6	9.658	1.766.447	182,8	658	—	—	—	531.649	63,2
k) Vagões gradeados com mercadorias	55.881	6.032.424	107,9	46.916	4.575.336	97,5	8 955	1.457.088	10,4	—	—	—
l) Vagões fechados de 4 eixos	385.507	32.343.224	83,8	341.888	29.434.555	86,0	43.619	2.908.669	—	—	—	2,2
m) Vagões fechados de 2 eixos	—	—	—	21	1.202	57.2	—	—	—	21	1.202	57.2
n) Vagões plataformas de 4 eixos	238.565	19.066.580	79,9	229.152	18.021.028	78,6	9.413	1.045.552	1,3	—	—	—
o) Vagões plataformas de 2 eixos	4.115	265.673	60,1	4.088	245.703	60,1	327	19.970	—	—	—	—
Total geral	809.371	79.053.489	97,6	745.390	73.630.339	98,8	64.813	6 028.212	—	832	605.092	1,2

117 — 122

Diferença em número de vagões e percurso entre os anos de 1939 e 1938

Número de vagões movimentados	63.981	para mais
Percurso	5.423.150	para mais

TELÉGRAFO

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas, em geral, correu normalmente. Os defeitos registrados foram removidos com a necessária brevidade, tendo havido 168 horas e 45 minutos de interrupções a menos do que em 1938.

No serviço de reparação e conservação, foi despendida, em materiais, a importância de 33:566$300, contra 33:896$700 do ano anterior, ou seja, uma diferença, pera menos, de .... 330$400.

Em 31 de dezembro de 1939, a Viação Férrea possuia em Tráfego:

a)	linhas de fio de ferro, telegráficas e fonopóricas	9.430 km.
b)	linhas de fio de cobre, telegráficas e fonopóricas	1.744 km.
c)	linhas de cobre e de ferro, telefônicas	318 km.
	Total	11.492 km.

Possuia ainda 6.511 metros de cabos subterrâneos, aéreos e subfluviais. Na mesma data, tinha a Viação Férrea em serviço 6 aparelhos radiotelegráficos transmissores e 6 receptores; 337 aparelhos telegráficos, dos quais 227 impressores e 110 auditivos; 25 translações; 268 fonopóros; 300 telefones, um P. A. B. X. com 100 telefones e 4 citofones.

Construções e reconstruções de linhas telegráficas

O serviço de construção de linhas foi, durante o ano de 1939, intensificado, devido ter-se iniciado as construções de linhas para instalação de aparelhos seletivos.

Foi mantida, durante o ano, uma turma telegráfica efetiva, composta de 12 homens, bem como turmas provisórias, criadas segundo as necessidades do serviço, para intensificar a construção de linhas.

Relaciono, a seguir, discriminadamente, os serviços executados durante o ano:

1 — A turma telegráfica n.º 1, terminou a 29 de abril de 1939, a instalação de dois condutores entre Bagé e Basílio, orçamento n.º 20, serviço iniciado em fevereiro de 1938.

No quadro a seguir, está especificado o serviço executado, constante do orçamento n.º 20:

NATUREZA DO SERVIÇO	Serviço executado	Trecho	Extensão em metros	Desenvolvimento m.
Construção de duas linhas telegráficas de fio de ferro galvanizado entre Bagé e Basílio.	Em 1938	Do Km. 476-388	88.000	176.000
	Em 1939	388-320	68.000	136.000
Total		320-476	156.000	312.000

Pelo quadro acima verifica-se que, em 1939, o serviço executado, em relação ao ano de 1938, foi mais produtivo, pois, em quatro mêses foram construídos 68 quilômetros de linhas, enquanto que, em 1938, em muito maior prazo, ficou pronto um trecho de 88 quilômetros. Essa diferença foi devido à criação de uma turma completa de 12 homens, que, durante os mêses de março e abril de 1939, trabalhou na construção dessas linhas, iniciando o serviço de Bagé, enquanto a turma n.º 1 vinha trabalhando de Basílio para Bagé.

As despesas com a construção dessas duas linhas telegráficas, entre Bagé e Basílio, constam no quadro a seguir:

DESIGNAÇÃO	DESPESAS		DIFERENÇAS	
	Orçadas	Realizadas	Para mais	Para menos
Material	70:182$300	56:488$400	—	13:693$900
Mão de obra	28:283$400	39:844$600	11:561$200	—
Administração 5%	4:923$300	4:828$200	—	95$100
Totais	103:389$000	101:392$700	—	1:996$300

Conforme se verifica no quadro acima, houve uma diferença de 11:561$200, para mais, na mão de obra, proveniente de diversos fatores imprevistos e mais 231$500 relativos ao título "diversos". Entretanto, essas importâncias, que somam a 11:792$700, foram cobertas pela diferença, para menos, de 13:789$000, relativas a 13:693$900, em materiais, e 95$000, em administração.

2 — A turma telegráfica provisória, que desde 1938 vinha trabalhando na 1.ª secção, terminou a 17 de janeiro de 1939, o serviço que vinha executando, constante do seguinte:

a) Transferência da linha 8 do lado esquerdo para o lado direito da via férrea, do quilômetro 377, até Diretor A. Pestana.
b) Substituição de todo o fio de ferro em mau estado e retirada do antigo condutor da linha 9.

Êsse serviço, executado pela turma provisória em 1938, já constou no relatório anual dêsse ano.

3 — Terminado o serviço acima relatado, a turma telegráfica provisória passou a trabalhar na construção da linha telefônica de Vila Nova ao Matadouro Modêlo. Êste serviço, constante do orçamento n.º 3, de 12 de março de 1936, foi concluído em fevereiro e as despesas feitas constam no quadro a seguir:

DESIGNAÇÃO	DESPESAS		DIFERENÇAS	
	Orçadas	Realizadas	Para mais	Para menos
Materiais	5:373$600	6:292$200	918$600	—
Mão de obra	4:806$000	2:873$800	—	1:932$200
Administração 5%	—	458$300	458$300	—
Totais	10:179$600	9:624$300	—	555$300

Pelo quadro supra verifica-se que houve uma diferença, para menos, de 555$300.

Terminado o serviço acima, a turma telegráfica provisória foi dissolvida.

4 — A turma telegráfica n.º 1, concluído o serviço relativo ao item 1, passou a trabalhar na construção duma linha dupla, de cobre, para instalação de aparelhos seletivos, entre Bagé e Rio Grande — orçamento n.º 16.

O serviço executado, de maio a dezembro de 1939, foi o seguinte:

N.º do orçamento	NATUREZA DO SERVIÇO	Trecho	Extensão em metros	Desenvolvimento m.
16	Duplicação do circuito de cobre entre Bagé e Rio Grande	Do Km. 399-599	260.000	260.000

As despesas com êsse serviço, foram, até o fim do ano de 1939, de 160:000$000, mais ou menos, conforme discriminação a seguir, cujas cifras não são exatas, visto ainda não terem sido extraídas pela Contabilidade as respectivas faturas:

Material	137:500$000
Mão de obra	22:000$000
Diversos	500$000
Total	160:000$000

Conservação de baterias

Foi despendida a importância de 35:933$500, contra ... 36:407$407, no ano anterior, ou sejam, 471$907, para menos.

Balanças

Durante o ano de 1939 não foram fornecidas balanças novas, porém, foram substituídas, para concêrto, 71 e reparadas no próprio local em que se acham em uso, 38.

Relógios

Não foram fornecidos relógios novos durante o ano de 1939, porém, foram reparados, nas òficinas, 95 e 6, nas estações.

Bilheteiras

Durante o ano de 1939 foram fornecidas 22 bilheteiras novas,. substituídas, para concêrto, 105 e reparadas nas estações, 7.

Carimbadores

Durante o ano foram fornecidos 5 carimbadores novos, substituídos, para concêrto, 95 e 3, reparados no local.

Cofres

Durante o ano de 1939 foi fornecido somente um cofre novo, foram substituídos, para reparação, 29 e concertados no local, 2.

Lacres de chumbo

Pela oficina telegráfica foram fornecidos 3.666 quilos de lacres de chumbo e devolvidos, usados, 1.028 quilos, dando uma percentagem de aproveitamento de 28 %.

Sub-oficinas das secções telegráficas

Durante o ano de 1939 foram concertados nas sub-oficinas das secções, os seguintes aparelhos:

DESIGNAÇÃO	Administração	Quantidade por secção					Totais
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telefones	108	20	63	21	45	27	284
Campainhas	374	3	6	—	20	6	409
Businas	—	84	5	17	59	11	176
Sounders	—	5	5	3	19	6	38
Relais	—	16	31	17	27	28	119
Fonopóros	—	13	7	7	43	16	86
Translações	—	—	6	2	7	1	16
Fones	—	6	8	7	7	4	32
Vibradores	—	11	34	3	9	3	60
Manipuladores	—	17	7	2	15	6	47
Bobinas	—	—	—	—	6	3	9
Microfones	—	—	—	—	5	—	5

Oficinas telegráficas de Jacuí

Funcionou com regularidade, durante o ano, a Oficina telegráfica de Jacuí. A despesa realizada foi de 334:486$800, assim discriminada:

DESIGNAÇÃO	Vencimentos	Materiais	Totais
Administração	47:822$500	—	47:822$500
Uzina	15:535$200	17:029$700	32:564$900
Eletricidade	17:117$500	6:104$200	23:221$700
Mecânica	22:893$400	9:865$400	32:758$800
Ferramentaria	6:204$300	380$400	6:584$700
Ferraria	8:987$000	4:423$700	13:410$700
Fundição	7:218$800	24:295$900	31:514$700
Funilaria	9:319$400	6:002$000	15:321$400
Pintura	7:676$700	1:913$200	9:589$900
Marcenaria	66:083$700	38:386$700	104:470$400
Niquelagem	4:887$300	97$400	4:984$700
Rádio	5:075$000	957$400	6:032$400
Instaladores	6:210$000	—	6:210$000
Total de 1939 ...	225:030$800	109:456$000	334:486$800
Total de 1938 ...	217:513$100	125:282$300	342:795$400
Diferenças	7:517$700	15:826$300	8:308$600

Defeitos de linhas e aparelhos

Durante o ano registraram-se 912 defeitos de linhas, com a duração total de 4.438 horas e 28 minutos, contra 922 defeitos e 4.607 horas e 13 minutos, no ano de 1938.

Pelos números acima verifica-se que houve, no ano relatado, 10 defeitos a menos, com uma duração de 168 horas e 45 minutos.

O quadro a seguir discrimina o número de defeitos por secção e respectiva duração em horas:

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇA EM HORAS, PARA	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1939	1938	Mais	Menos
Número de defeitos	120	215	213	237	127	912	922	—	10
Tempo de duração	^{h}542.48	^{h}738.40	^{h}1.120.00	^{h}1.393.00	^{h}644.00	^{h}4.438.28	^{h}4.607.13	—	^{h}168.45
Duração média por defeito	^{h}4.31	^{h}3.27	^{h}5.15	^{h}5.52	^{h}5.04	^{h}4.52	^{h}5.04	—	^{h}0.12

Tráfego radiotelegráfico

ESTAÇÕES		TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
Prefixos	Locais	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
PSG — 2	Pôrto Alegre	31.056	1.017.092	32,75	13.366	442.007	33,06
PSG — 3	Pôrto Alegre	7.358	243.306	33,06	28.385	1.143.148	40,27
PSG — 4	Santa Maria	7.443	208.253	27,97	29.475	921.893	31,27
PSG — 5	Bagé	14.487	568.766	38,57	3.103	101.543	32,72
PSG — 6	Rio Grande	5.986	207.652	34,68	2.450	90.111	36,78
PSG — 7	Passo Fundo	16.677	586.065	35,14	4.085	138.440	33,88
Total de 1939		83.007	2.831.134	34,10	80.864	2.837.142	35,08
Total de 1938		72.768	2.253.532	30,96	70.338	2.204.393	31,34
Diferenças		+ 10.239	+ 577.602	+ 3,14	+ 10.526	+ 632.749	+ 3,74

Tráfego telegráfico

O tráfego telegráfico, durante o ano de 1939, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
Viação Férrea	1.020.622	39.980.032	39,17	1.553.961	48.451.001	31,17
Público	125.307	1.860.695	14,84	115.493	1.868.023	16,17
Govêrno Federal .	1.857	78.225	42,12	1.729	77.784	44,98
Govêrno Estadual.	2.983	117.284	39,31	2.562	100.854	39,36
Total de 1939 ..	1.150.769	42.036.236	36,52	1.673.745	50.497.662	30,17
Total de 1938 ..	1.719.039	61.677.501	35,87	1.800.716	73.751.992	40,95
Diferenças	— 568.270	— 19.641.265	+ 0,65	— 126.971	— 23.254.330	— 10,78

Automóveis de linha

Continuam prestándo excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas telegráficas os automóveis de linha.

Em 1939, percorreram 129.464 quilômetros, contra ... 134.263, em 1938.

As despesas realizadas foram:

Em 1939	36:020$600
Em 1938	30:932$300
Diferença para mais	5:088$300

O custo médio por quilômetro foi de 285 réis, contra 230 réis, em 1938.

O quadro a seguir indica, detalhadamente, as despesas verificadas com o custeio dos automóveis de linha:

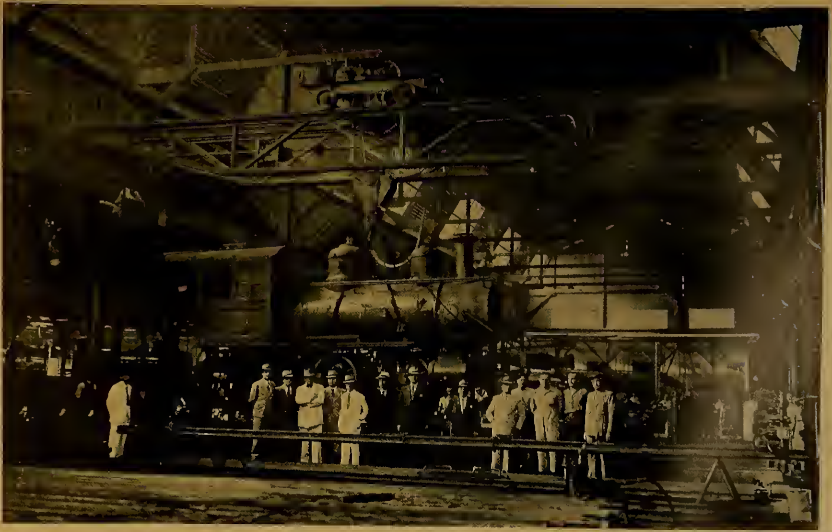
em 1939

N AU	) POR QUILÔMETRO			DESPESA	
	:O LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina, óleo, conservação e coudução	Por quilômetro percorrido
	sumo tros	Custo			
1	0,001	$005	$089	4:787$900	$281
2	0,002	$007	$085	7:108$600	$241
3	0,004	$013	$112	7:433$000	$295
4	0,003	$011	$084	8:643$800	$306
5	0,001	$005	$103	5:804$500	$245
6	0,009	$029	$172	2:242$800	$373
Tota	0,003	$010	$098	36:020$600	$285
Tota	0,002	$008	$111	30:932$300	$230
Dife	0,001	+ $002	— $013	+ 5:088$300	+ $055

133 — 13

Despesa com o custeio dos automóveis de linha, em serviço do Telégrafo, em 1939

NÚMERO DO AUTOMÓVEL	Percurso efetuado Km.	GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a condução	CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO					DESPESA	
							GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina, óleo, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
		Consumo litros	Custo	Consumo litros	Custo		Consumo litros	Custo	Consumo litros	Custo			
1	16.998,000	2.178,000	3:170$200	31,000	98$800	1:518$900	0,128	$186	0,001	$005	$089	4:787$900	$281
2	29.315,000	2.970,000	4:362$600	72,000	230$500	2.515$500	0,101	$148	0,002	$007	$085	7.108$600	$241
3	25.156,000	2.898,000	4:258$300	105,000	336$600	2:838$100	0,115	$169	0,004	$013	$112	7:433$000	$295
4	28.191,000	4.032,000	5.927$000	103,000	330$500	2:368$300	0,142	$210	0,003	$011	$084	8:625$800	$306
5	23.792,000	2 212,000	3:226$500	39,000	125$300	2:452$700	0,092	$135	0,001	$005	$103	5:804$500	$244
6	6.012,000	693,000	1:026$500	56,000	179$100	1:037$200	0,115	$170	0,009	$029	$172	2:242$800	$373
Totais de 1939	129.464,000	14.983,000	21:971$100	406,000	1.300$800	12:748$700	0,115	$169	0,003	$010	$098	36:020$600	$285
Totais do 1938	134.263,000	15.090,000	14:807$800	381,000	1:185$600	14:938$900	0,112	$110	0,002	$008	$111	30:932$300	$230
Diferença ±	— 1.799,000	— 107,000	+ 7:163$300	+ 25,000	+ 115$200	— 2:190$200	+ 0,003	+ $059	+ 0,001	$002	— $013	+ 5.088$300	+ $055



Inauguração oficial da ponte rolante projetada e construida nas oficinas de Santa Maria.
Pêso total da locomotiva: 24 toneladas

3.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

Despesas

A despesa total da 3.ª Divisão (LOCOMOÇÃO), no ano de 1939, atingiu à soma de 53.821:039$400, sendo .... 17.282:399$300 de pessoal e 36.538:640$100 de material e combustíveis.

Comparando a despesa de 1939 com a de 1938, verifica-se que houve um decréscimo de despesa de 1.769:002$000, sendo 309:608$300, com pessoal, e 1.459:393$700, com material, conforme mostra a discriminação que segue:

Pessoal

1939	17.282:399$300
1938	17.592:007$600
Diferença para menos em 1939....	309:608$300

Material

1939	36.538:640$100
1938	37.998:033$800
Diferença para menos em 1939....	1.459:393$700

Pessoal em 31 de dezembro de 1939

DISCRIMINAÇÃO	NÚMERO DE EMPREGADOS		Diferença em 1939
	em 1939	em 1938	
Administração	65	61	+ 4
Oficinas e eletricidade	1.606	1.710	— 104
Tração	2.374	2.404	— 30
Totais	4.045	4.175	— 130

O decréscimo do número de empregados nas Oficinas. eletricidade e tração, é consequência das medidas de economia postas em prática.

A despesa de materiais e combustíveis em 1939, em comparação com a do ano anterior, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1939	1938	Diferença em 1939
Materiais	8.839:702$600	9.630:991$800	— 791:289$200
Combustíveis	27.698:937$500	28.367:042$000	— 668:104$500
Totais	36.538:640$100	37.998:033$800	—1.459:393$700

A verba combustível abrange as parcelas seguintes:

DESIGNAÇÃO	1939	1938
Combustíveis para trens remunerados	26.140:711$000	26.694:373$400
Combustíveis para Oficinas, depósitos e postos de visita	1.203:006$800	1.316:682$700
Combustíveis para instalações hidráulicas	355:219$700	355:985$900
Totais	27.698:937$500	28.367:042$000

Com o pessoal para abastecimento de combustíveis aos tênderes despendeu-se na 3.ª Divisão, em 1939, a importância de 507:805$400. Esta despesa está incluída na verba pessoal já mencionada, com 505:593$100, para os trens remunerados, e 2:212$300, para outros serviços da 3.ª Divisão.

Despesas com os combustíveis consumidos em todos os trens remunerados ou não e coeficiente em relação:

À receita da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	1939	1938
Despesa com os combustíveis.......	28.827:191$500	29.495:314$000
Receita da Viação Férrea...........	110.324:698$700	104.117:900$300
Coeficiente	26,12 %	28,32 %

À despesa total da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	1939	1938
Despesa com os combustíveis.......	28.827:191$500	29.495:314$000
Despesa total da Viação Férrea....	107.945:475$700	108.744:942$400
Coeficiente	26,70 %	27,12 %

À despesa da 3.ª Divisão:

DESIGNAÇÃO	1939	1938
Despesa com os combustíveis.......	28.827:191$500	29.495:314$000
Despesa da 3.ª Divisão..............	53.821:039$400	55.590:041$400
Coeficiente	53,56 %	53,05 %

LOCOMOTIVAS

Existência:

Em 31 de dezembro de 1939, existiam 305 locomotivas, assim relacionadas, por tipo:

Double Ender	19
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (Compound)	17
Mallet (Simplex)	12
Pacific	5
Mountain	36
Garratt	10
Total	305

Nesse total não está incluída a locomotiva tipo Consolidation n.° 41 P. R. G., pertencente ao Pôrto e Barra do Rio Grande, emprestada, há vários anos, à Viação Férrea.

À Secretaria das Obras Públicas, no dia 12 de dezembro de 1939, foram entregues as locomotivas ns. 51 e 52 C. O. P., tipo Double Ender, pertencentes à Comissão de Obras do Pôrto de Pôrto Alegre e que estavam em serviço na Viação Férrea.

Situação

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1939, era a seguinte:

Em serviço:

Em bom estado	153	
Em regular estado	99	
Em mau estado	22	274

Imobilizadas nos depósitos:

Em bom estado	—	
Em mau estado	—	
Em reparação intermediária	3	
Aguardando reparação	—	3

Nas Oficinas:

Em reparação	22	
Aguardando reparação	2	
Aguardando baixa	4	28
Total		305

As 274 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1939, estavam assim distribuídas:

Em trens de passageiros	43
Em trens mixtos	10
Em trens de carga	117
Em trens de lastro	36
Em trens de lenha	16
Em trens de carvão	3
Em manobras	35
Em reserva	11
Alugadas	3
Total	274

Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

Locomotivas "American", série 81 a 90:

Nas locomotivas ns. 81 e 87 a fornalha foi substituída por outra de aço especial e com as juntas feitas a solda elétrica, confeccionada pelas Oficinas de Rio Grande.

Locomotivas "Mogul", série 231 a 253:

Na locomotiva 243 a fornalha foi substituída por outra confeccionada, nas Oficinas de Santa Maria, de aço especial e com juntas rebitadas.

Na locomotiva 252 foi substituída a fornalha por outra confeccionada, nas Oficinas de Santa Maria, de aço especial com as juntas feitas a solda elétrica.

Locomotivas "Ten-Wheel", série 451 a 453:

Na locomotiva 453, um dos cilindros foi substituído por outro de ferro fundido, de 18 polegadas de diâmetro, confeccionado pelas Oficinas de Santa Maria.

Locomotivas "Mallet", série 621 a 630:

Nas locomotivas 621, 624 e 625, pelas Oficinas de Rio Grande, foi feita a instalação de dois esquadros, com corrediça, no apôio da caldeira, sôbre as longarinas, na parte detrás.

Locomotivas "Garratt", série 901 a 910:

Nas locomotivas 906, 907 e 908, pelas Oficinas de Rio Grande, foram executados diversos melhoramentos, seguindo abaixo relacionados os principais:

Modificação dos truques de 2 eixos, dos truques de 1 eixo, dos canos condutores de vapor, do dômo, da válvula do regulador, da alavanca do regulador, dos condutores de água de alimentação, do cinzeiro, da caixa de fumaça, dos apoios laterais, dos bujões de lavagem e reforçada a parte interior do tênder.

Anteriormente, nas locomotivas 901, 904, 905 e 909, foram executados os mesmos melhoramentos, faltando apenas três locomotivas desta série para serem melhoradas.

Dispositivo "MAY":

Com o fim de melhorar o mais possível a tiragem das locomotivas e aumentar a sua eficiência, evitando possíveis desperdícios e contra-pressões exageradas nos cilindros, foi introduzido o dispositivo "MAY", com grandes vantagens, nas locomotivas abaixo relacionadas:

Ten-Wheel	401—405—408—417—451—452—453.
Mikado	525
Mallet	621—624—625—627—631.
Mountain	801—804—807—809—810—822—824.
Garratt	901—904—905—906—907—908—910.

Êste melhoramento, introduzido em 1937, tem sido adatado nas locomotivas modernas que entram nas Oficinas para reparação e prosseguirá até que tôdas fiquem aparelhadas com o dispositivo "MAY".

Nas locomotivas 403, 615, 802, 808, 812, 817 e 819, que encontram-se em reparação nas Oficinas, está sendo adatado o dispositivo "MAY".

Modificação de cinzeiros

Para evitar a descarga de cinza ao longo da linha, de acôrdo com os estudos realizados na 3.ª Divisão, estão sendo modificados, pelas Oficinas, os cinzeiros das locomotivas, com o aumento de capacidade e adatação de portas acionadas a vapor, permitindo assim que sejam efetuados percursos de 50 a 60 quilômetros sem necessidade de descarregar as cinzas.

No ano relatado, receberam êste melhoramento as locomotivas seguintes: 401 — 417 — 451 — 631 — 804 — 810 — 820 — 821 e 824.

As locomotivas modernas, que entrarem nas Oficinas para reparação sairão com os cinzeiros modificados.

Percurso de locomotivas

Durante o ano de 1939, o percurso das locomotivas atingiu a 12.674.655,4 quilômetros, tendo, portanto, havido um acréscimo de 94.499,3 quilômetros sôbre o percurso do ano anterior, que foi de 12.580.156,1 quilômetros.

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas, em comparação com o ano anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1938	1939
Número mensal de locomotivas, em serviço, excetuando-se as locomotivas imobilizadas	271	277
Percurso que efetuaram.............	12.580.156,1	12.674.655,4
Percurso médio mensal.............	1.048.346,3	1.056.221,2
Percurso médio anual de uma locomotiva	46.421,2	45.756,8
Percurso médio mensal de uma locomotiva	3.868,4	3.813,0
Percurso médio diário de uma locomotiva	128,9	127,1

Reparação de locomotivas

Durante o ano de 1939, foram reparadas 129 locomotivas, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesas	Custo médio
Santa Maria	68	2.469:732$600	36:319$600
Rio Grande	61	2.601:094$700	42:640$900
Totais...............	129	5.070:827$300	39:308$700

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas no ano de 1939, foi de 3.362:077$900, contra 3.433:226$000, no ano de 1938, ou sejam, menos 71:148$100.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1939, não foi dada baixa em locomotiva. Aguardavam, porém, baixa, por se acharem imprestáveis, as quatro locomotivas de ns. 2, 7, 101 e 105.

Percurso das locomotivas e veículos

O quadro seguinte é um comparativo do percurso de locomotivas e veículos, nos seis últimos anos.

A N O	Locomotivas	Veículos	R $= \frac{\text{Percurso veículos}}{\text{Percurso locomotivas}}$
	Km.	Km.	
Totais em 1934......	10.876.929,7	60.479.662	5,560
Totais em 1935......	11.287.477,9	64.111.863	5,679
Totais em 1936......	11.109.355,6	62.562.191	5,631
Totais em 1937......	11.850.013,2	69.180.196	5,837
Totais em 1938......	12.580.156,1	73.630.339	5,852
Totais em 1939......	12.674.655,4	79.053.489	6,237

CARROS

Existência

Em 31 de dezembro de 1939, existiam 306 carros, assim discriminados:

Carros para o serviço público:			
1.ª classe	85		
1.ª classe com bufete	19	104	
2.ª classe		70	
Mixto (1.ª e 2.ª classe)		1	
Correios	5		
Correios-bagagem	53	58	
Auxiliar de correio		2	
Dormitórios		16	
Restaurantes		12	
Reservados		2	
Transporte de doentes e cadáveres		1	
Transporte de presos e alienados		1	267
Carros para o serviço interno da Viação Férrea:			
Reservados		2	
Administração		8	
Inspeção		22	
Auxiliar de inspeção da Diretoria		2	
Pagadores		5	39
Total geral			306

No ano de 1939, foi construído, pelas oficinas de Rio Grande, um carro de 2.ª classe, destinado ao transporte de passageiros no ramal do Casino, que tomou o número 51.

Situação

Dos 306 carros existentes em 31 de dezembro de 1939, estavam a disposição do Tráfego 295, e achavam-se imobilizados 11, assim discriminados:

Em tráfego:		
Em bom estado	282	
Em regular estado	7	
Em mau estado	6	295

Imobilizados:

Em reparação	10	
Aguardando reparação	—	
Retirado do serviço..................	—	
Aguardando baixa solicitada..........	1	11
Total geral................		306

Aquisição e incorporação de carros

No decorrer do ano de 1939 não houve aquisição de carros. Foi incorporado um carro de 2.ª classe, construído nas oficinas de Rio Grande, destinado ao transporte de passageiros em pequenos percursos.

Reparação de carros

Durante o ano de 1939, deram saída das oficinas 110 carros reparados, sendo 55 de pequenas e médias reparações, 40 de grandes reparações e 15 reconstruídos.

A despesa com êsse serviço importou em:

DESIGNAÇÃO	Oficinas	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Pequenas e médias reparações	Quilôm. Três	400:704$100	41	3,41	9:773$300
	Rio Grande.	159:231$700	14	1,17	11:373$700
Totais	—	559:935$800	55	4,58	10:180$700
Grandes reparações	Quilôm. Três	420:968$000	22	1,83	19:134$900
	Rio Grande.	345:103$100	18	1,50	19:172$400
Totais	—	766:071$100	40	3,33	19:151$800
Reconstruções..	Quilôm. Três	386:014$000	11	0,92	35:092$200
	Rio Grande.	115:321$000	4	0,33	28:830$300
Totais	—	501:335$000	15	1,25	33:422$300
Total por oficinas	Quilôm. Três	1.207:686$100	74	6,16	16:320$100
	Rio Grande.	619:656$100	36	3,00	17:212$700
Total geral	—	1.827:342$200	110	9,16	16:612$200

Conservação de carros

A despesa com a conservação de carros, no ano de 1939, atingiu a soma de 797:534$600, contra 823:076$300, em 1938, ou sejam, menos 25:541$700.

Transformações

No ano de 1939, o carro mixto (2.ª classe e bagagem) n.º 3154, foi transformado em vagão para o transporte de mercadorias, e o carro correio-bagagem n.º 252, foi adatado em carro-correio.

Construção

Durante o ano de 1939 verificou-se a construção de um carro de 2.ª classe, destinado a trafegar em pequenos percursos.

Baixa de inventário

Durante o ano de 1939 não se registrou baixa de carros de passageiros. Continua aguardando baixa o carro de 1.ª classe n.º 471.

CARROS MOTORES

A Viação Férrea, em 1939, continuou a intensificar o tráfego de carros-motores para os trechos de Pelotas-Rio Grande-Vila Siqueira, Pôrto Alegre-Canela, Pôrto Alegre-Caxias, Montenegro-Barreto e Pôrto Alegre-Santa Cruz.

Pelas oficinas de Santa Maria, durante o ano de 1939, foram construídos três carros motores, entregues ao serviço do tráfego, que tomaram os números 89, 102 e 103, o primeiro com lotação para 32 passageiros e os dois últimos para 36 passageiros. Nas oficinas de Santa Maria continua em construção mais um carro-motor da série 100, que tomará o número 104.

Situação

Em 31 de dezembro de 1939, existiam 27 carros-motores, assim discriminados:

Em serviço:		
Em bom estado	15	
Em regular estado	4	
Em mau estado	4	23
Nas oficinas:		
A disposição do tráfego	1	
Em reparação	1	
Aguardando reparação	—	
Aguardando baixa	2	4
Total geral		27

Percurso e consumo de gasolina

O percurso efetuado pelos carros motores, em 1939, foi de 832.709 quilômetros, o consumo de gasolina de 311.865,950 litros, na importância de 440:322$400, e o consumo de lubrificantes de 4.312,300 litros, na importância de 15:638$500.

Custo de conservação

Em 1939, foi despendida a importância de 205:786$600 na conservação, sendo 109:022$900, com material, e....... 96:763$700, com pessoal.

Custo de reparação

Em 1939, a despesa de reparação montou em 198:598$700, sendo 97:165$000, com material, e 101:433$700 com pessoal.

Despe tores, nos anos de 1934 a 1939

ANO	Percurso efetuado	R QUILÔMETRO			DESPESAS TOTAIS	
		UBRIFICANTE		Despesa com a reparação, conservação e condução	Gasolina óleo, reparação, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
		)	Custo			
	Km.					
1934........	251.635,8		$022	—	—	—
1935........	313.060,8		$021	—	—	—
1936........	394.233,6		$016	$272	223:218$000	$336
1937........	575.672,5		$012	$447	410:999$600	$714
1938........	765.557,6		$016	$521	732:272$500	$956
1939........	832.709,0		$018	$615	967:866$200	1$162

Despesas com gasolina, óleo lubrificante, reparação, conservação e quilometragem dos carros-motores, nos anos de 1934 a 1939

ANO	Percurso efetuado	GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a reparação, conservação e condução	CONSUMO E CUSTO POR QUILOMETRO					DESPESAS TOTAIS	
							GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com reparação, conservação e condução	Gasolina, óleo, reparação, conservação e condução	Por quilometro percorrido
		Consumo	Custo	Consumo	Custo		Consumo	Custo	Consumo	Custo			
	Km.	L		L			L		L				
1934	251.635,8	71.219,00	50:798$100	1.763,30	5:515$300	—	0,282	$202	0,007	$022	—	—	—
1935	313.060,8	116.527,30	113:101$900	2.073,00	6:505$100	—	0,372	$361	0,007	$021	—		
1936	394.233,6	112.718,00	109:680$100	2.251,00	6:270$000	107:267$500	0,285	$278	0,006	$016	$272	223:218$[illegible]00	$[illegible]6
1937	575.672,5	164.777,80	146:866$400	2.344,30	6:983$900	257.147$300	0,286	$255	0,004	$012	$447	410:999$600	$[illegible]14
1938	765.557,6	240.347,25	321:825$000	3.692,35	11:880$100	398:567$400	0,314	$420	0,005	$016	$521	732:272$500	$956
1939	832.709,0	311.865,95	440:322$400	4.312,30	15:638$500	511:905$300	0,374	$529	0,005	$018	$615	967:866$200	1$162

VAGÕES

Em 31 de dezembro de 1939, para o serviço do público e da Viação Férrea, existiam 3.481 vagões, conforme discriminação que segue abaixo:

Plataformas de 5 toneladas com 2 eixos......	35	
Plataformas de 10 toneladas com 2 eixos......	13	
Plataformas de 8 toneladas..................	12	
Plataformas de 10 toneladas..................	101	
Plataformas de 13 toneladas..................	198	
Plataformas de 14 toneladas..................	6	
Plataformas de 16 toneladas..................	171	
Plataformas de 20 toneladas..................	21	
Plataformas de 24 toneladas..................	164	
Plataformas de 25 toneladas..................	36	
Plataformas de 28 toneladas..................	426	1.183
Fechados de 10 toneladas....................	55	
Fechados de 12 toneladas....................	58	
Fechados de 13 toneladas....................	48	
Fechados de 16 toneladas....................	114	
Fechados de 20 toneladas....................	51	
Fechados de 24 toneladas....................	544	
Fechados de 28 toneladas....................	785	1.654
Frigoríficos de 13 toneladas..................		10
Tanques de 25.000 litros.....................		15
Gradeados de 10 toneladas....................	1	
Gradeados de 13 toneladas....................	12	
Gradeados de 16 toneladas....................	11	
Gradeados de 20 toneladas....................	7	
Gradeados de 24 toneladas....................	60	
Gradeados de 28 toneladas....................	302	393
Gôndolas de aço de descarga automática, de 30 toneladas, transporte pedra britada........	50	
Gôndolas de aço de descarga automática, de 30 toneladas, transporte de carvão............	44	94

Oficina telegráfica	1	
Oficina de eletricidade	1	
Oficina de reparação de bombas	14	
Oficina de reparação de pontes	6	
Desinfeção de prédios	10	
Usina elétrica	1	
Socorro	22	55
Dormitório de trens de lenha	17	
Dormitório de trens de lastro	28	
Dormitório de turmas telegráficas	2	
Transporte de operários das oficinas do Quilômetro Três	3	
Serviço de variantes da 5.ª Divisão	1	
Serviço de operários da Via Permanente	13	
Serviço de engenheiros residentes	3	
Serviço da Caixa de Aposentadoria e Pensões	1	
Serviço de aferição de balanças	1	
Serviço do Almoxarifado	1	70
Guindaste trem de socorro	2	
Guindaste trem de socorro, de 3 eixos	1	
Guindaste trem de socorro, de 2 eixos	4	7
Total geral		3.481

Os veículos acima relacionados, que não têm indicação especial quanto aos eixos, são de 4 eixos.

A existência por tipo é a seguinte:

Plataformas	1.183	
Fechados	1.779	
Frigoríficos	10	
Tanques	15	
Gradeados	393	
Gôndolas de aço com descarga automática	94	
Guindastes	7	3.481

A existência de vagões, em 1938, era de 3.480, que, comparada com a existência de 3.481, em 1939, dá um vagão a mais em 1939, proveniente da transformação do carro mixto

(2.ª classe e bagagem) n.º 3.154 em vagão para transporte de mercadorias.

Estão em serviço na Viação Férrea e não figuram na relação acima, oito guindastes movidos a vapor, para o transbordo do carvão, dos quais seis estão nos depósitos de locomotivas e dois recolhidos às oficinas de Santa Maria para reparação geral.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1939 não se deu baixa de vagões do inventário. Continuam, ainda, aguardando baixa, solicitada em 1934, imprestáveis para o serviço, quer pelo uso, quer por avarias, 69 vagões.

Reparação de vagões

Durante o ano de 1939 saíram das Oficinas 1.175 vagões, sendo:

OFICINAS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Santa Maria...	14:600$700	4	0,33	3:650$200
Quilômetro Três	2.448:332$700	1.015	84,58	2:331$700
Rio Grande....	590:326$100	156	13,00	3:784$100
Total em 1939	3.053:259$500	1.175	97,91	2:598$500
Total em 1938	3.060:464$300	1.037	86,41	2:951$300

Conservação de vagões

A conservação de vagões pelos postos de visita, no ano de 1939, importou em 1.293:973$000, contra 1.309:737$400, em 1938, ou sejam, menos 15:764$400.

Freio a vácuo

A situação dos veículos dotados de freio a vácuo, em 31 de dezembro de 1939, excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

Vagões com instalações completas...	2.308	
Vagões com conduta (sem cilindros)	209	
Vagões sem instalações............	895	3.412
Carros com instalações completas....	294	
Carros com conduta (sem cilindros).	11	
Carros sem instalação.............	—	305
Total....................		3.717

No total de veículos existentes, temos 70,00% com instalação completa, 5,92% com conduta de vácuo, sem cilindro, e 24,08% sem instalação de freio a vácuo.

Truques dotados de eixos "standard"

A situação, em 31 de dezembro de 1939, dos truques dotados de eixos "standard", com as respectivas percentagens sôbre a existência de veículos prestáveis para o serviço, era a seguinte:

Carros e vagões dotados de truques com eixos "standard" (mangas 4¼" × 8").....................	2.599
Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões	1.097
Carros e vagões dotados de truques com eixos de maiores dimensões (mangas 5" × 9")..............	21
Total.................................	3.717

No total de veículos existentes temos 69,92% de truques com eixos "standard", 29,51% de truques com eixos de menores dimensões e 0,57% de truques com eixos maiores.

Pelas oficinas continua sendo feita a substituíção de truques com eixos de menores dimensões por truques dotados de eixos "standard".

Engates

A situação, em 31 de dezembro de 1939, dos veículos dotados de engates automáticos e engates de pino e manilha, comparada com a de 1938, excluídos os que aguardavam baixa, consta do quadro que segue:

ANO		DE PINOS E MANILHAS			Total de veículos em serviço
	CGÕES		Total	Percentagem sôbre o total	
	Total	Percentagem sôbre o total			
1939........	294	18,02	626	16,84	3.717
1938........	294	18,12	629	16,93	3.716

ANO	DOTADOS DE ENGATES AUTOMÁTICOS						DOTADOS DE ENGATES DE PINOS E MANILHAS						Total de veículos em serviço
	CARROS		VAGÕES		Total	Percentagem sôbre o total	CARROS		VAGÕES		Total	Percentagem sôbre o total	
	Total	Percentagem sôbre o total	Total	Percentagem sôbre o total			Total	Percentagem sôbre o total	Total	Percentagem sôbre o total			
1939........	294	96,99	2.797	81,98	3.091	83,16	11	3,61	615	18,02	626	16,84	3.717
1938........	294	96,39	2.793	81,88	3.087	83,07	11	3,61	618	18,12	629	16,93	3.716

COMBUSTÍVEIS

A despesa com os combustíveis consumidos na Viação Férrea, no decorrer do ano de 1939, atingiu a 30.647:494$500, inclusive a importância de 604:282$600, correspondente a despesa efetuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos tênderes.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustíveis, revertidos a carvão extrangeiro, comparados com os de 1938, foram os seguintes:

Combustíveis consumidos em tôdas as Divisões

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1939....................	215.124,277	30.043:211$900	139$655
1938....................	208.895,263	30.856:554$200	147$713
Diferença em 1939......	+ 6.229,014	— 813:342$300	— 8$058

Em 1939 houve um aumento no consumo de combustíveis, porém, a despesa, em relação a de 1938, baixou em ...... 813:342$300, em consequência do menor preço médio unitário dos combustíveis.

Combustíveis consumidos na 3.ª Divisão

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1939....................	196.988,399	27.698:937$500	140$610
1938....................	190.584,104	28.367:042$000	148$840
Diferença em 1939......	+ 6.404,295	— 668:104$500	— 8$230

Combustíveis consumidos em trens remunerados

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1939....................	184.794,500	26.140:711$000	141$458
1938....................	178.004,049	26.694:373$400	149$965
Diferença em 1939......	+ 6.790,451	— 553:662$400	— 8$507

Combustíveis consumidos em trens não remunerados

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1939....................	15.326,049	2.082:197$900	127$538
1938....................	15.865,592	2.175:316$000	137$109
Diferença em 1939......	+ 460,457	— 93:118$100	— 9$571

Combustíveis consumidos em trens em geral

ANO	Consumo	Importância	Preço médio
	T		
1939....................	201.120,549	28.222:908$900	140$328
1938....................	193.869,641	28.869:689$400	148$913
Diferença em 1939......	+ 7.250,908	— 646:780$500	— 8$585

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécie, durante os anos de 1939 e 1938, estão mencionados no quadro que segue:

Consumo e custo de combustíveis, por espécie, em tôdas as divisões da Viação Férrea, em 1939, comparados com os de 1938

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEIS	1939			1938			Diferença do custo médio unitário em 1939
	Quantidade	Custo médio unitário	Custo total	Quantidade	Custo médio unitário	Custo total	
	T			T			
Carvão briquete...	37.247,208	206$225	7.681:333$100	48.153,817	216$449	10.422:855$000	— 10$224
Carvão coque.....	373,360	325$586	121:560$900	435,489	226$725	98:736$300	+ 98$851
Carvão de forja..	846,306	233$362	197:496$200	873,431	169$258	147:835$400	+ 64$104
Carvão nacional..	287.996,008	56$641	16.312:400$000	268.139,983	57$098	15.310:303$500	— $457
	M³			M³			
Lenha	547.690,000	9$782	5.357:544$300	478.432,000	9$726	4.653:472$700	+ $056
Nós de pinho....	20.070,000	18$578	372:877$400	13.000,000	17$180	223:351$300	+ 1$398
	T			T			
Total convertido em carvão estrangeiro	215.124,277	139$655	30.043:211$900	208.895,263	147$713	30.856:554$200	— 8$058

NOTA: — No custo total acima não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos as seguintes cifras:

Custo total em 1939........................ 30.043:211$900 + 604:282$600 = 30.647:494$500
Custo total em 1938........................ 30.856:554$200 + 625:624$600 = 31.482:178$800

mais

Qu

Comb

25

Com

26

Com

1

28

165

Consumo e custo de combustíveis por espécie, e por natureza do serviço, na 3.ª Divisão, nas demais divisões e em Conta "Melhoramentos", durante o ano de 1939

NATUREZA DO SERVIÇO	CARVÃO COQUE		CARVÃO DE FORJA		CARVÃO BRIQUETE		CARVÃO NACIONAL		LENHA		NÓS DE PINHO		Importância dos combustíveis	[illegible]	[illegible]
	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância	Quantidade	Importância			
Combustíveis empregados no serviço de trens:	T		T		T		T		M³		M				
Trens remunerados	—	—	—	—	34.582,222	7.130:101$500	259.190,320	14.680:637$700	411.846,500	1.029:225$800	16.054,500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Abastecimento dos tênderes	—	—	—	—	—	—	—		—				—		
Combustíveis empregados em outros serviços da 3.ª Divisão:															
Oficinas, depósitos e postos de visita	5,500	1:801$300	726,564	169:915$900	908,179	188.148$000	7.864,047	145:213$700	40.558,500	396:162$900	102,0[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
Abastecimento dos tênderes	—	—	—	—	—		—		—				—	[illegible]	[illegible]
Instalações hidráulicas	—	—	—	—	0,480	98$500	1.837,010	103:922$900	25.399,000	249:072$000	129,000	[illegible]	[illegible]	—	
Total debitado à 3.ª Divisão	5,500	1:801$300	726,564	169:915$900	35.490,881	7.318:348$000	268.891,387	15.229:774$300	477.804,000	1.674:160$700	16.285,500	304:637$200	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Combustíveis debitados à outras Divisões:															
À 1.ª Divisão — Trens da Diretoria	—	—	—	—	81,632	16:931$100	136,250	7:678$400	127,000	1:279$800	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
À 1.ª Divisão — Trens de pagadores	—	—	—	—	189,367	39.124$500	731,290	41:333$800	1.707,000	16:737$900	91,500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
À 1.ª Divisão — Trens de transporte de carvão e lenha	—	—	—	—	374,396	77:336$100	9.013,440	512:783$700	[illegible]	277:049$100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
À 1.ª Divisão — Guindastes, particulares, etc.	367,680	119:702$600	4,980	1:178$600	36,322	7.573$000	221,500	12:593$800	8.512,000	83:285$200	7,00	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]
À 2.ª Divisão: Colisões, descarrilamentos, etc.	0,180	57$000	3,602	835$000	89,157	18:431$400	576,060	32.604$500	1.006,500	9:898$100	23,000	114$100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
À 4.ª Divisão — Trens em serviço da linha	—	—	—	—	913,538	188:609$900	7.101,683	102:392$200	[illegible]	[illegible]	1.057,500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
À 4.ª Divisão — Oficinas e Residências	—	—	81,108	18:756$300	9,400	1:905$700	365,750	20:758$900	1.716,500	[illegible]	[illegible]	621$400	[illegible]	—	[illegible]
Conta de Melhoramentos	—	—	30,052	6:810$400	62,515	13:073$400	928,618	52:180$400	5.461,000	[illegible]	38,000	777$100	[illegible]		[illegible]
Total de outras Divisões	367,860	119:759$600	119,742	27:580$300	1.756,327	362:985$100	19.104,621	1.082:625$700	69.886,000	[illegible]	3.784,500	68:210$200	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total geral	373,360	121:560$900	846,306	197:496$200	37.247,208	7.681:333$100	287.996,008	16.312:400$000	547.690,000	[illegible]	20.070,000	372:877$400	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde o ano de 1920

ANOS	Carvão briquete	Carvão "cardiff"	Carvão coque	Carvão de forja	Carvão nacional	Lenha	Nós de pinho
1920	150$804	—	—	—	47$845	5$787	10$610
1921	238$333	—	—	—	68$660	6$255	11$200
1922	96$954	—	—	—	53$916	6$900	11$141
1923	118$900	—	—	—	52$175	6$516	12$116
1924	114$166	—	—	—	54$000	6$826	13$616
1925	98$250	73$833	146$666	102$100	54$416	7$891	16$558
1926	76$500	82$833	146$725	76$175	49$508	7$825	17$258
1927	126$545	80$000	175$868	124$274	50$374	8$689	17$440
1928	89$553	78$200	144$109	110$121	46$078	9$346	15$935
1929	92$106	88$383	129$434	104$105	48$850	8$584	15$921
1930	108$494	—	136$018	122$077	49$405	9$089	14$999
1931	116$061	—	143$185	119$372	65$032	9$342	15$069
1932	125$183	—	145$758	121$150	49$198	9$551	14$852
1933	117$366	—	96$124	81$600	49$580	8$993	14$047
1934	105$905	—	96$400	81$700	51$351	9$098	14$085
1935	97$818	—	111$309	108$157	58$635	8$978	14$194
1936	120$043	—	120$000	121$500	55$682	8$932	13$830
1937	154$457	—	151$759	138$956	56$624	9$130	16$786
1938	216$449	—	226$725	169$258	57$098	9$726	17$180
1939	206$225	—	325$586	233$362	56$641	9$782	18$578

Carvoeiras mecânicas

No depósito de Santa Maria, em 11 de outubro, foi inaugurada a nova carvoeira, com capacidade para 1.400 toneladas de carvão, atravessada, longitudinalmente, por uma ponte, com rampa de acesso, para descarga rápida do carvão transportado nos vagões gôndolas de aço. Sôbre a ponte trabalha um guindaste a vapor, dotado de caçamba automática, destinado ao abastecimento de carvão aos tênderes.

Esta é a terceira carvoeira mecânica, moderna e eficiente construída pela Viação Férrea, em prosseguimento a uma parte do plano de melhoramentos que foi traçado.

Carvão nacional

O contrato celebrado a 10 de junho de 1937, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21.000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.° de maio de 1937, continua em vigor.

A 25 de novembro de 1938, foi lavrado um têrmo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obriga a fornecer a mais, mensalmente, até 8.000 toneladas de carvão, sendo 4.000 toneladas, a partir de 1.° de setembro de 1938, e 4.000 toneladas, a partir da data em que começar a produzir o poço n.° 5 da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19
19

Di

175
NOT

Consumo e importância de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro no serviço dos trens. Resultados por unidade de tráfego nos últimos 16 anos

ANOS	CARVÃO CONSUMIDO			Percurso das locomotivas	Percurso dos trens	TONELADAS-QUILÔMETRO			CONSUMO				CUSTO			
	Quantidade	Importância	Preço unitário			Brutas	Líquidas (I) (1 passageiro 70 kg.)	Líquida (II) (1 passageiro 500 kg.)	Por locomotiva-quilômetro	Por trem-quilômetro	Por tonelada-quilômetro		Por locomotiva-quilômetro	Por trem-quilômetro	Por tonelada quilômetro	
											Bruta	Líquida (I)			Bruta	Líquida (II)
	T			Km.	Km.				Kg.	Kg.	Kg.	Kg.				
1924	121.874,426	12.667:150$540	103$936	8.486.273	5.899.221	972.391.852	323.960.549	394.654.446	14,361	20,659	0,125.3	0,376.2	1$492.6	2$147.2	$013.0	$032.1
1925	141.268,096	14.485:497$094	102$538	9.096.899	6.195.502	1.104.504.832	371.019.544	447.839.544	15,529	22,801	0,127.9	0,380.7	1$592.3	2$338.9	$013.1	$032.3
1926	136.771,386	13.328:150$879	97$448	8.982.535	6.031.435	950.359.785	346.176.748	417.896.863	15,226	22,676	0,143.9	0,395.0	1$483.7	2$209.7	$014.0	$031.9
1927	133.633,362	14.671:833$125	109$791	9.113.220	5.866.052	1.066.294.770	387.486.835	454.380.557	14,663	22,780	0,125.3	0,344.8	1$609.9	2$501.1	$013.7	$032.3
1928	142.763,113	14.732:297$215	103$194	9.736.979	6.208.096	1.127.169.052	415.986.314	489.804.269	14,662	22,996	0,126.6	0,343.1	1$513.0	2$373.0	$013.0	$030.1
1929	157.763,627	16.496:679$891	104$565	10.562.275	6.680.491	1.281.996.308	492.524.309	571.456.989	14,932	23,615	0,123.0	0,320.3	1$561.8	2$469.3	$012.8	$028.9
1930	133.906,497	14.832:268$118	110$765	10.269.950	6.204.190	1.139.604.318	393.949.371	485.152.007	13,038	21,583	0,117.5	0,339.9	1$444.2	2$390.6	$013.0	$030.6
1931	121.813,187	16.235:361$573	133$280	9.890.925	5.928.646	1.112.527.745	394.885.911	468.356.010	12,315	20,546	0,109.4	0,308.4	1$641.4	2$738.4	$014.6	$034.7
1932	118.361,510	13.451:670$703	113$649	9.683.409	5.829.461	1.109.732.845	393.761.292	472.675.209	12,223	20,304	0,106.6	0,300.5	1$389.1	2$307.5	$012.1	$028.5
1933	125.541,578	14.207:536$923	113$080	10.159.911	6.091.008	1.231.509.627	435.292.971	498.067.512	12,366	20,627	0,102.0	0,288.6	1$398.3	2$332.5	$011.5	$028.5
1934	140.397,522	15.928:896$427	113$455	10.876.930	6.689.717	1.373.536.420	490.526.798	558.794.535	12,907	20,987	0,101.2	0,286.2	1$464.4	2$381.1	$011.6	$028.5
1935	147.735,485	17.837:394$371	120$738	11.287.478	6.909.491	1.468.323.485	531.270.613	603.249.254	13,088	21,381	0,100.6	0,278.0	1$580.2	2$581.5	$012.1	$029.5
1936	150.478,501	18.556:924$676	123$319	11.109.356	6.900.275	1.486.670.339	539.667.757	620.152.965	13,545	21,807	0,101.2	0,278.3	1$670.3	2$689.3	$012.4	$029.9
1937	172.700,987	22.705:349$560	131$472	11.850.013	7.519.323	1.620.686.459	601.293.569	703.612.788	14,573	22,967	0,106.5	0,287.2	1$916.0	3$019.6	$014.0	$032.2
1938	193.869,641	29.495:314$000	152$139	12.580.156	7.891.111	1.757.864.615	643.588.322	752.197.460	15,410	24,568	0,110.2	0,301.2	2$344.5	3$737.7	$016.7	$039.2
1939	201.120,549	28.827:191$500	143$332	12.674.655	7.907.011	1.885.340.194	730.057.413	838.483.125	15,867	25,435	0,106.6	0,275.4	2$274.3	3$645.7	$015.2	$034.3
Diferença em 1939	+ 7.250,908	— 668:122$500	— 8$807	+ 94.499	+ 15.900	+ 127.475.579	+ 86.469.091	+ 86.285.665	+ 0,457	+ 0,867	— 0,003.6	— 0,025.8	— 0$070.2	— 0$092.0	— $001.5	$004.9

175 — 180

NOTA: — Para fins de custo da tonelada quilométrica líquida transportada, tomou-se por divisor o número de toneladas quilométricas líquidas-passageiro-500 quilos.
Para o consumo tomou-se por base o número de toneladas quilométricas líquidas-passageiro-70 quilos.

LUBRIFICANTES

A 23 de outubro de 1937 foi celebrado, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, um novo contrato para fornecimento de óleos e lubrificantes para locomotivas, tênderes, carros e vagões, pelo período de três anos.

Os lubrificantes para a lubrificação do material rodante e de tração são do tipo seguinte:

Standard Locomotive Valve Oil (óleo A) — para válvulas e cilindros de locomotivas.
Standard Locomotive Engine Oil Heavy (óleo B) — para peças frias de locomotivas.
Standard Car Oil Heavy (óleo C) — para eixo de tênderes e veículos.

Óleo consumido pelo contrato

De acôrdo com os termos do contrato celebrado entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, considera-se óleo dentro do contrato, todo o óleo que fôr utilizado na lubrificação de locomotivas e veículos em tráfego, excluindo-se o consumo relativo à lubrificação inicial das locomotivas e tênderes, novos ou saídos das Oficinas, em viagem de experiências, assim como o consumo dos óleos empregados na lubrificação de máquinas fixas e máquinas ferramentas, transmissão de Oficinas e depósitos, locomotivas de manobras das Oficinas, instalações hidráulicas e outros fins.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) na Viação Férrea, em 1938 e 1939

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1939	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferença em 1939
	1939	1938		1939	1938	1939	1938	
óleo A......	80.636,00	78.037,00	+ 2.599,00	2$833	2$559	228:501$000	199:696$700	+28:804$300
óleo B......	164.557,00	167.847,75	— 3.290,75	1$706	1$545	280:826$800	259:324$800	+21:502$000
óleo C......	129.300,50	138.849,50	— 9.549,00	1$659	1$503	214:514$600	258:357$400	—43:842$800
óleo recuperado	43.193,00	33.045,00	+ 10.148,00	—	—	—	—	—
Totais	417.686,50	417.779,25	— 92,75	—	—	723:842$400	717:378$900	+ 6:463$500

OBSERVAÇÕES — O óleo recuperado não tem preço.

Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) nas locomotivas e veículos em 1938 e 1939

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1939	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		IMPORTÂNCIA		Diferença em 1939
	1939	1938		1939	1938	1939	1938	
óleo A......	63.670,31	60.882,28	+ 2.788,03	2$833	2$559	180:378$000	155:797$800	+24:580$200
óleo B......	141.134,75	138.822,10	+ 2.312,65	1$706	1$545	240:775$900	214:480$100	+26:295$800
óleo C......	81.100,00	81.605,00	— 505,00	1$659	1$503	134:544$900	122:652$300	+11:892$600
óleo recuperado	31.768,00	22.506,00	+ 9.262,00	—	—	—	—	—
Totais	317.673,06	303.815,38	+ 13.857,68	—	—	555:698$800	492:930$200	+62:768$600

OBSERVAÇÕES — O óleo C recuperado não tem preço.

Enchimento

O óleo empregado no enchimento é o do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluído nos demonstrativos referentes ao consumo de lubrificantes por espécie.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em quilos	Importância	Custo unitário
Nas locomotivas e tênderes....	51.038	94:988$900	1$861
Nos carros e vagões..........	91.338	169:758$900	1$858
Totais................	142.376	264:747$800	1$859

Além do consumo acima, foram gastos mais 50.102 quilos de enchimento, na importância de 92:997$300, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas Oficinas, o que perfaz o consumo global de 192.478 quilos, na importância de 357:745$000.

Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para conservação de truques (center plate), durante o ano de 1939, atingiu a 882 quilos, na importância de 1:176$000, correspondente ao preço de 1$400 o quilo.

Estôpa

O consumo total de estôpa nova na 3.ª Divisão no ano de 1939, foi de 121.348 quilos, na importância de 271:810$200, sendo 52.154 quilos, na importância de 147:916$500, utilizados no fabrico de enchimento, e 69.194 quilos, na importância de 123:893$700, empregados no serviço de limpeza.

Óleo de limpeza

O consumo de óleo de limpeza na 3.ª Divisão foi de... 110.281,800 litros, na importância de 57:004$600.

Querosene

O consumo total de querosene na 3.ª Divisão foi de 65.538,000 litros, na importância de 67:913$500, sendo . . . 15.467,750 litros, na importância de 15:953$700, empregados nas locomotivas e depósitos.

Óleo iluminante

O consumo total de óleo iluminante na 3.ª Divisão foi de 269 litros, na importância de 273$800.

CONTROLE DE DESPESA DA 3.ª DIVISÃO

No decorrer do ano de 1939 foi procedida a apuração das diversas despesas dos depósitos e oficinas, por conta, assim como as despesas de reparação, nas Oficinas, por locomotiva e carro.

Os demais trabalhos da secção de controle foram os seguintes:

Apuração de dados para a elaboração do relatório da 3.ª Divisão do ano de 1938; coleção de elementos e confecção de quadros para os diversos estudos sôbre combustíveis, feitos pela chefia da 3.ª Divisão; quadros comparativos, com justificação das despesas de Custeio da 3.ª Divisão, feitos mensalmente; organização do orçamento da Locomoção para o ano de 1940; organização de diversos processos e respectivos orçamentos de serviços a serem executados em conta "FUNDO DE MELHORAMENTOS" e "SUBVENÇÃO DA UNIÃO".

Afora os serviços acima citados, que são os principais, foram executados gráficos das despesas por classificação de contas, etc.

ESTUDOS TÉCNICOS

A-pesar-da insuficiência de auxiliares técnicos e desenhistas, que constitue o obstáculo maior a que a Secção de Estudos Técnicos possa alcançar o volume de produção desejável, para o integral preenchimento de suas finalidades, muitos trabalhos foram executados, no decorrer do ano de 1939, entre os quais destacam-se os seguintes:

Elaboração de especificações técnicas

Elaboração de especificações técnicas para a construção de composições articuladas, com propulsão Diesel-Elétricas; aquisição de máquinas operatrizes e acessórios para as Oficinas; aquisição de aparelhos de solda elétrica e acessórios; aquisição de bombas centrífugas; aquisição de compressores de ar; aquisição de aparelhos para lavagem de locomotivas nos depósitos; aquisição de uma instalação geradora Diesel-Elétrica, de 1750 HP, linha transmissora de alta voltagem, estações abaixadoras, conversoras e acessórios para o suprimento de energia elétrica a Santa Maria e ao Quilômetro Três; aquisição de sapatas de freio.

Diversos projetos

Organização de diversos projetos dos quais os mais importantes são: adatação da fornalha e do tênder das locomotivas Mikado, série 501 a 520, para a combustão de óleo; estudo de uma instalação para tratamento de dormentes de madeira, por meio de impregnação de alcatrão; fornecimento de carvão às locomotivas, por meio de silos ambulantes, para o depósito de Santa Maria; fornecimento de areia sêca às locomotivas, por meio de silos ambulantes para o depósito de Santa Maria; vestiário e privadas para o depósito de Diretor A. Pestana; de carros dormitórios, restaurantes e 1.ª classe, de aço, a serem construídos no estrangeiro; composição Diesel-Elétrica tripla; de carro-motor articulado duplo; de carros restaurantes, dormitórios e 1.ª classe, metálicos, a serem construídos nas Oficinas da Viação Férrea; depósito de locomotivas, com girador, para Santa Maria; depósito de locomotivas, sem girador, para Santa Maria; depósito de locomotivas para Santiago; máquina para calcular lotações de trens.

Além dêstes trabalhos, foram executados desenhos, fotocópias, cópias mimeografadas, dando pareceres sôbre diversas concorrências, e feitos vários estudos sôbre melhoramentos a serem introduzidos em serviços da Viação Férrea.

OFICINAS

Durante o ano de 1939, funcionaram regularmente as Oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três.

Produção das Oficinas

A produção das Oficinas foi a seguinte:

129 locomotivas reparadas, com a média mensal de 10,75, contra 10,91, em 1938.

110 carros, sendo 55 pequenas e médias reparações, 40 grandes reparações e 15 reconstruções, com a média mensal de 9,17, contra 13,25, em 1938.

1.175 vagões reparados, com a média mensal de 97,92, contra 86,41, em 1938.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões, atingiu a importância de 9.951:429$000, assim discriminada:

	1939	1938
Locomotivas	5.070:827$300	5.472:826$100
Carros	1.827:342$200	2.554:535$600
Vagões	3.053:259$500	3.060:464$300
	9.951:429$000	11.087:826$000

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

	1939	1938
Locomotivas	39:308$700	41:777$300
Carros	16:612$200	16:066$300
Vagões	2:598$500	2:951$300

Reparação de autos de linha da Viação Férrea

Foram reparados durante o ano de 1939, pelas Oficinas de Santa Maria, 17 autos de linha, assim discriminados:

Do Tráfego	4
Da Via Permanente	13
Total....................	17

Reparação de autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

Foram reparados nas Oficinas de Santa Maria, 11 autos de linha, pertencentes à Caixa de Aposentadoria e Pensões.

A fundição de f

OFICINAS	AÇO FUNDIDO		
	Quilos	Importância	Custo unitário
Santa Maria	120.075,65	182:856$100	Kg. 1$523
Rio Grande	—	—	—
Totais em 1939 e custo	120.075,65	182:856$100	1$523
Totais em 1938 e custo	42.469,00	68:918$300	1$623

Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro, de bronze e de aço nas Oficinas, atingiu às seguintes quantidades:

OFICINAS	FERRO FUNDIDO			BRONZE FUNDIDO			AÇO FUNDIDO		
	Quilos	Importância	Custo unitário	Quilos	Importância	Custo unitário	Quilos	Importância	Custo unitário
Santa Maria	528.391	398:594$000	Kg. $754	137.288	423:213$100	Kg 3$083	120.075,65	182:856$100	Kg 1$523
Rio Grande	244.171	206:344$200	$845	89.846	245:213$400	2$729	—	—	—
Totais em 1939 e custo unitário	772.562	604:938$200	$783	227.134	668:426$500	2$943	120.075,65	182:856$100	1$523
Totais em 1938 e custo unitário	715.668	633:034$600	$885	272.754	802:890$900	2$944	42.469,00	68:918$300	1$623

Melhoramentos nas Oficinas de Santa Maria

Para assegurar às Oficinas de Santa Maria a capacidade necessária para o bom desempenho dos serviços que lhes estão afetos, foram adquiridas, em 1939, as máquinas ferramentas abaixo indicadas e tiveram início alguns melhoramentos.

Montagem de cinco tornos mecânicos, adquiridos na Alemanha, das fábricas Vereinigte Drehbank Fabriken (V. D. F.), acionados por motor elétrico.

Montagem de dois tornos ferramenteiros "Weipert", procedentes da Alemanha, acionados por motor elétrico.

Montagem de um tôrno mecânico "Weipert", procedente da Alemanha, acionado por motor elétrico.

Montagem de uma plaina limadora, a óleo, de Wotan-Zimmermann, Alemanha.

Montagem de uma retificadora de virabrequins de Kellenberg, Suíça, acionada por motor elétrico.

Montagem de máquina de furar "Webo", procedente da Alemanha, acionada por motor elétrico.

Construção de uma ponte rolante, com capacidade para 20 toneladas, que ficou pronta no primeiro trimestre de 1940.

Construção de uma instalação de laminagem de ferro, que ficou terminada no primeiro semestre de 1940.

Fundição de aço

A fundição de aço, que foi iniciada, com sucesso, no mês de junho de 1938, nas Oficinas de Santa Maria, continuou, em 1939, apresentando intensa produção de peças, com resultados econômicos e apreciável independência para a Viação Férrea.

Laboratório de análises

O Laboratório de Análises, instalado nas Oficinas de Santa Maria, destinado às análises de carvão e ensaios de diversos materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefactos de borracha e outros, continuou em pleno funcionamento durante o ano de 1939.

Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande

A-pesar-do trabalho intenso nas Oficinas de Rio Grande, foram efetuados alguns melhoramentos, dos quais destacam-se os seguintes:

Montagem de quatro tornos mecânicos, adquiridos na Alemanha, das fábricas Vereinigte Drehbank Fabriken (V. D. F.), acionados por motor elétrico.

Montagem de dois tornos ferramenteiros "Weipert", procedentes da Alemanha, acionados por motor elétrico.

Melhoramentos nas Oficinas do Quilômetro Três

Prosseguiram, no ano de 1939, os melhoramentos nas Oficinas do Quilômetro Três, dentre os quais destacam-se os seguintes:

Montagem do motor "Wolf", de 65 HP, proveniente das Oficinas de Santa Maria.

Montagem e instalação de um compressor de ar, com motor a óleo cru "Ingersoll-Rand".

Montagem de uma tesoura Universal, marca Pels.

Montagem de um tôrno mecânico, adquirido na Alemanha, das fábricas Vereinigte Drehbank Fabriken (V. D. F.), acionado por motor elétrico.

Montagem de uma máquina de furar "Webo", procedente da Alemanha, acionada por motor elétrico.

Montagem de uma máquina de furar "Schumann".

INSPETORIA DE ELETRICIDADE

Os serviços a cargo da Inspetoria de Eletricidade, que decorreram normalmente, compreendem as usinas geradoras de fôrça e luz, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

A energia elétrica fornecida pelas usinas particulares e da Viação Férrea, para iluminação e fôrça motriz, atingiu, em 1939, como se verifica pelo quadro a seguir, a 2.364.878 quilowats/hora, na importância de 961:500$000, ou sejam, 187.083 quilowats/hora por mês, em média, na importância de 80:122$500, com o custo médio de $410 o quilowat/hora.

Santa

Quilô
Caceq
Rami
Eng.°
Bagé
Passo
Marce
Cerro
Monte
Cruz
Jacuí
Rio G

Diret

193 —

Energia elétrica fornecida pelas usinas particulares e da Viação Férrea para iluminação e fôrça motriz

USINAS	NATUREZA DO SERVIÇO	DESPESA COM PESSOAL E MATERIAL		NÚMERO DE KW. FORNECIDOS		CUSTO MÉDIO kw/hora	TIPO DE FÔRÇA MOTRIZ
		Durante o ano	Média mensal	Durante o ano	Média mensal		
Santa Maria	Fôrça e luz.....	201:449$000	16:787$400	582.618	48.552	$350	Máquina fixa e semi-fixa de 200 e 100 HP
Quilômetro Três..	Fôrça	123:171$600	10:264$300	223.842	18.653	$550	Máquinas semi-fixas de 100 e 80 HP
Cacequí	Fôrça e luz.....	33:916$500	2:826$400	117.423	9.794	$290	Maquina semi-fixa de 60 HP
Ramiz Galvão	Fôrça e luz.....	37:707$000	3:142$200	128.590	10.716	$290	Máquina semi-fixa de 60 HP
Eng.° Ivo Ribeiro	Fôrça e luz.....	69:863$700	5:822$000	131.755	10.980	$520	Máquina semi-fixa de 50 HP
Bagé	Fôrça e luz.....	34:243$600	2:852$000	85.717	7.143	$400	Locomóvel de 40 HP
Passo Fundo	Fôrça e luz.....	38:377$200	3:198$100	63.238	5.270	$610	Máquina semi-fixa de 40 HP
Marcelino Ramos..	Fôrça e luz.....	29:235$400	2:136$300	31.339	2.612	$930	Locomóvel de 25 HP
Cerro Chato	Fôrça e luz.....	15:620$100	1:301$700	16.390	1.366	$950	Locomovel de 25 HP
Montenegro	Fôrça e luz.....	28:128$200	2:344$000	59.136	4.953	$470	Locomóvel de 25 HP
Cruz Alta	Fôrça e luz.....	40:787$200	3:398$900	82.577	6.881	$490	Locomóvel de 40 HP
Jacuí	Fôrça e luz.....	32:337$800	2:694$800	30.212	2.518	1$070	Locomóvel de 25 HP
Rio Grande	Fôrça e luz.....	220:031$800	18:336$000	635.821	52.985	$350	Grupo conversor de 300 HP. Estação transformadora de 600 KVA.
Diretor A. Pestana	Fôrça e luz.....	56:630$900	4:718$400	175.920	14.660	$320	Estação transformadora de 100 KVA.
Total geral	....	961:500$000	80:122$500	2.364.878	187.083	$410	

Melhoramentos nas usinas

Usina de Santa Maria:

Em abril de 1939 foi terminada a montagem de um alternador, adquirido da Companhia S. K. F. do Brasil, cujas características principais são as seguintes:

Fabricante	Asea Western — Suécia
Capacidade..........	80 KVA.
Tensão	400/230 volts
Velocidade	1.000 R. P. M.
Frequência	50 ciclos

Usina do Quilômetro Três:

Em abril de 1939 foram postos em funcionamento a máquina semi-fixa "Wolf", de 60 HP e o gerador de corrente contínua de 120 kw. removidos da usina de Santa Maria.

Sub-Estação elétrica de Rio Grande:

Em junho de 1939 foi instalado na Sub-Estação elétrica das oficinas de Rio Grande, um auto transformador, procedente da fábrica "Oerlikon", Suíça, cujas características principais são as seguintes:

Fabricante	Oerlikon
Potência.............	100 KVA.
Tensão primária.....	380 volts
Tensão secundária...	220 volts
Frequência	60 ciclos

INSPETORIAS DE TRAÇÃO

Prêmios de economia de combustíveis

No dia 24 de setembro de 1939 foram distribuídos os prêmios de economia de combustíveis aos maquinistas e foguistas, que se tornaram merecedores no ano anterior.

A entrega dêsses prêmios foi efetuada na cidade de Santa Maria por uma comissão de funcionários designada por esta Diretoria e pelo representante do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, sendo contemplados:

Com o 1.º prêmio:

Secção	MAQUINISTA	FOGUISTA
1.ª	Tito Gregorio	Oscar Pereira
2.ª	Angelino Alves Paranhos	José Gonçalves
3.ª	Alcides Miranda	Ramão L. Grizol
4.ª	Fidêncio Mendes	Coraciol J. Soares
5.ª	José Marcelino Oliveira	Oscar Rodrigues

Com o 2.º prêmio:

Secção	MAQUINISTA	FOGUISTA
1.ª	Acelino Pereira Oliveira	Osório C. Silva
2.ª	Braulino P. Teixeira	José Barreiros
3.ª	Marcelino C. Santos	Gilpio Morais
4.ª	Dario Rodrigues	Afonso L. Oliveira
5.ª	Juvenil Nascimento	João C. Martins

Com o 3.º prêmio:

Secção	MAQUINISTA	FOGUISTA
1.ª	Hermonte A. Silva	Waldemar S. Ramos
2.ª	João Dias Rilo Filho	Oswaldo C. Garcia
3.ª	Aceção Astigarraga	Adão Tobias
4.ª	André A. Martins	Antônio A. Silva
5.ª	Florentino Maciel	Miguel D. Barbosa

Emblema de mérito

Para proceder a escolha dos maquinistas merecedores do "Emblema de Mérito", instituido em 1928, pela 3.ª Divisão, correspondente ao ano de 1938, a comissão para tal fim nomeada reuniu-se em Pôrto Alegre, em setembro de 1939.

Depois de detidamente examinados os assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a comissão opinou pela concessão do prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado por esta Diretoria:

1.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Victor Machado Pereira
2.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Pedro Machado Gonçalves
3.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Aceção Astigarraga
4.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Alfredo Mugica
5.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Jovelino Soares Louzada.

Tratamento de água e lavagem de caldeiras

O tratamento de água e a lavagem de caldeiras, pelo sistema Dearborn, iniciado em 27 de abril de 1933, continuou a ser feito pela Dearborn Chemical Company, durante o ano de 1939, com bons resultados.

As lavagens das caldeiras estacionárias e das caldeiras das locomotivas, que eram, antes do tratamento Dearborn, realizadas 3 vezes ao mês, passaram a ser feitas mensalmente.

Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de médicos em autos de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1939 com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuam a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de acôrdo com o convênio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de dezembro de 1939 estavam em serviço 9 autos de linha e em reparação nas oficinas 3.

As despesas com a reparação, conservação e condução dêsses autos, que em 1938 importaram em 81:986$100, em 1939 atingiram a 66:414$100, ou sejam, menos 15:572$000, do que as do ano anterior.

INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1939 correram com regularidade os serviços afetos à Inspetoria do Material Rodante.

Melhoramentos verificados durante o ano

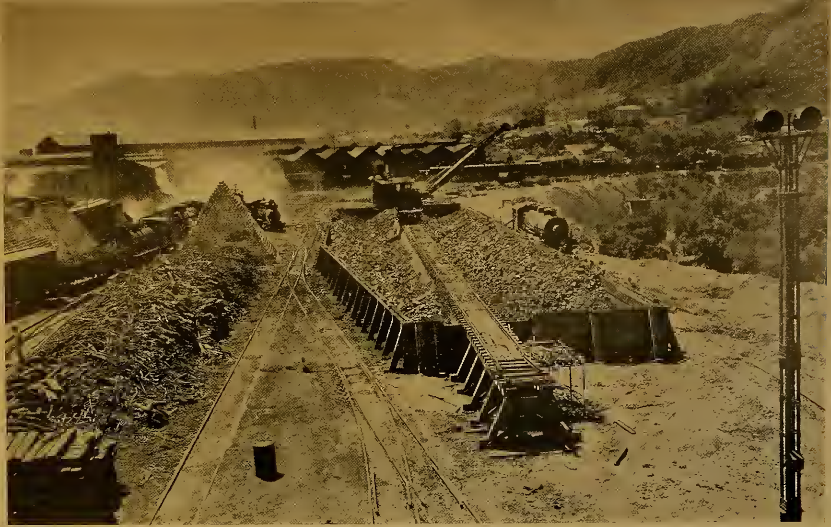
Foram modificados os bancos de 9 carros de 1.ª classe "Familleureux", pelas Oficinas, com aumento de lotação, conforme relação que segue:

Carros de 1.ª classe sem bufete **cinco**, que de 40 lugares, cada um, passaram a ter 52, ou sejam mais 12 lugares por carro.

Carros de 1.ª classe com bufete **quatro**, que de 36 lugares, cada um, passaram a ter 47 ou sejam mais 11 lugares por carro.

Aparelhos vendedores de copos "DIXIE"

Foram instalados aparelhos vendedores de copos "DIXIE" em 8 carros de 1.ª classe "Familleureux" e em 2 carros dormitórios, ou sejam mais 10 carros dotados com o referido melhoramento.



Carvoeira mecanizada do depósito de Santa Maria.

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHA E EDIFÍCIOS

DESPESAS

As despesas realizadas durante o ano, com esta Divisão, atingiram a cifra de

24.061:042$100,

sendo:

Pessoal	14.887:175$500
Material	9.173:866$600
Total	24.061:042$100

As despesas efetuadas em 1938, alcançaram o total de

22.514:820$600,

assim compreendidas:

Pessoal	14.731:651$500
Material	7.783:169$100
Total	22.514:820$600

Comparado com 1939, verifica-se ter havido um acréscimo de 1.546:221$500, proveniente do seguinte:

Pessoal		
diversas turmas creadas no decurso do ano e já extintas		155:524$000
Material		
emprêgo a **mais** de.... 138.906 dormentes	1.634:062$900	
aplicação de **menor** quantidade de materiais diversos, para a conservação da linha, edifícios e instalações hidráulicas	243:365$400	1.390:697$500
Total do excesso		1.546:221$500

Pelo quadro a seguir verifica-se a despesa realizada na 4.ª Divisão, durante o ano de 1939, em comparação com a orçada para êsse mesmo período e com a realizada no exercício de 1938.

m a orçada no mesmo

m	DIFERENÇAS			
	Entre a despesa orçada e a realizada em 1939		Entre a despesa realizada em 1938 e 1939	
	Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
900	—	94:030$600	—	45:804$500
200	14:597$300	—	14:811$100	—
900	—	104:932$100	—	45:055$000
300	—	94:781$700	587$000	—
800	—	2:496$300	2:975$900	—
100	263:988$600	—	299:809$500	—
900	109:630$600	—	112:518$700	—
100	1.669:404$100	—	1.624:608$000	—
500	238:206$200	—	238:946$700	—
600	11:606$000	—	12:513$400	—
800	—	31:204$500	20:711$700	—
400	—	21:744$800	—	46:074$200
1 700	5:153$000	—	15:712$300	—
1 100	698:909$400	—	343:029$300	—
1 700	38:104$300	—	37:664$600	—
1 300	—	1.084:470$200	—	955:211$500
1 700	—	127:240$600	—	99:119$300
1 200	45:429$400	—	13:702$200	—
1 100	1:403$000	—	—	104$400
600	3.096:431$900	1.560:900$800	2.737:590$400	1.191:368$900

Despesa realizada na conservação da Via e Edifícios, durante o ano de 1939, comparada com a orçada no mesmo ano e com a realizada no exercício de 1938

Sub-Conta	VIA E EDIFÍCIOS	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	Despesa orçada em 1939	Despesa realizada em 1938	DIFERENÇAS			
							Entre a despesa orçada e a realizada em 1939		Entre a despesa realizada em 1938 e 1939	
							Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
1	Superintendência	2 165.380$300	168:849$100	2.324·229$400	2.418:260$000	2.370:033$000	—	94·03[illegible]		[illegible]
2	Papelaria	91$700	71 505$600	71:597$300	60:000$000	59·786$200	11:597$[illegible]	—	11 8[illegible]	
3	Polícia e guarda da linha	913.928$600	20 539$300	934·467$900	1.039:400$000	979·522$000	—	104:932 100	—	1[illegible]
4-a	Reparação da linha	8.031:436$400	101:812$900	8.133:249$300	8.228 031$000	8.132·662$000	-	91 781$700	587$000	
4-b	Trabalhos ocasionados por acidentes	24.118$900	1·284$800	25:503$700	28:000$000	22:527$[illegible]		2 496$300	2:975$900	—
4-c	Substituição de dormentes (mão de obra)	914:537$500	12.271$100	926:808$600	662:820$000	626.999$100	263:988$[illegible]		299 809$[illegible]	—
4-d	Substituição de trilhos (mão de obra)	217·246$200	2.384$100	219:630$600	110·000$000	107:111$000	109·630$600	—	112 518$700	—
5	Substituição de dormentes (material)	—	4.669.404$100	4.669:404$100	3.000·000$000	3.644:796$[illegible]	1.669.404$10[illegible]		1.021 608$[illegible]	
6	Substituição de trilhos (material)	—	243.206$200	243:206$200	5.000$000	4:259$[illegible]	238 206$2[illegible]		238·9[illegible]	
7	Lastro	231:920$000	1:686$000	233:606$000	222·000$000	221·692$000	11 606$000		1[illegible]	
8	Reparação de pontes, boeiros, brétes e balanças	366:887$200	291.908$300	658.795$500	690 000$000	638.083$800	—	1 204$500	20 711$7[illegible]	
9	Reparação de cercas, porteiras e guarda-gados	196.121$300	122:133$900	318:255$200	340·000$000	364 329$400	—	21 744$800		1[illegible]
10	Reparação de linhas telegráficas	2·500$500	32:652$500	35 153$000	30·000$000	19.410$700	5.153$000	-	15·712$300	
11	Outros materiais empregados na linha	142:907$800	1.376·001$600	1.518:909$400	820:000$000	1.175:880$200	698 909$4[illegible]	—	343.029$300	
12	Ferramentas da linha	251.530$800	366.573$500	618 104$300	580 000$000	580·139$[illegible]	38 104$300	—	37:961$600	
13	Conservação de edifícios e dependências	580 423$300	665:106$500	1.245·529$800	2.330.000$000	2.200.711$[illegible]		1 084 470$2[illegible]		[illegible] 211$[illegible]
14	Reparação bombas, pulsómetros e reservatórios	234 142$100	160 617$300	394 759$100	522.000$000	492 878$700	—	127 240$600	—	[illegible] 119$[illegible]
15	Trens em serviço	622 599$900	862·829$500	1.485·429$100	1.440·000$000	1 471 727$200	45 429$400	—	13·702$[illegible]	
16	Despesas diversas da linha	1 103$000	—	1 403$000		1 507$[illegible]	1·403$000	—	—	1 [illegible]
	Totais	11.887·175$500	9.173.866$600	24.061.042$100	22.525:511$000	22.511:820$000	3.096 431$000	1 560:[illegible]	2.737.590$[illegible]	1 191 3[illegible]

a Dezembro de 1939

		DESPESA TOTAL		DIFERENÇAS	
	s	Imputada	Orçada	Para mais	Para menos
Janeiro		2.047:615$700	1.855:315$900	192:299$800	—
Feverei		2.021:712$200	1.855:315$900	166:396$300	—
Março		2.463:487$200	1.877:125$900	586:361$300	—
Abril .		1.963:199$700	1.877:125$900	86:073$800	—
Maio ..		2.077:241$800	1.877:125$900	200:115$900	—
Junho		2.232:119$900	1.877:125$900	354:994$000	—
Julho .		2.074:225$600	1.877:125$900	197:099$700	—
Agôsto		2.106:689$700	1.877:125$900	229:563$800	—
Setembr		1.912:314$400	1.877:125$900	35:188$500	—
Outubro	100	1.722:604$000	1.877:125$900	—	154:521$900
Novemb	100	1.670:373$500	1.877:125$900	—	206:752$400
Dezemb	600	1.769:458$400	1.877:125$900	—	107:667$500
T	800	24.061:042$100	22.481:890$800	2.048:093$100	468:941$800

209 — 21

Comparativo entre a despesa de custeio imputada e a orçada, durante os mêses de Janeiro a Dezembro de 1939

MÊSES	PESSOAL		DIFERENÇAS		MATERIAL		DIFERENÇAS		DESPESA TOTAL		DIFERENÇAS	
	Imputada	Orçada	Para mais	Para menos	Imputada	Orçada	Para mais	Para menos	Imputada	Orçada	Para mais	Para menos
Janeiro	1.248:467$000	1.235:315$900	13:151$100	—	799:148$700	620:000$000	179:148$700	—	2.047:615$700	1.855.315$900	192:299$800	—
Fevereiro	1.262:254$500	1.235:315$900	26:938$600	—	759:457$700	620:000$000	139:457$700	—	2.021:712$200	1.855:315$900	166:396$300	—
Março	1.212:743$500	1.257:125$900	—	44:382$400	1.250:743$700	620:000$000	630:743$700	—	2.463:487$200	1.877:125$900	586:361$300	—
Abril	1.254:276$600	1.257:125$900	—	2:849$300	708:923$100	620:000$000	88:923$100	—	1.963:199$700	1.877:125$900	86:073$800	—
Maio	1.288:445$300	1.257:125$900	31:319$400	—	788:796$500	620:000$000	168:796$500	—	2.077:241$800	1.877:125$900	200:115$900	—
Junho	1.283:295$900	1.257:125$900	26:170$000	—	948:824$000	620:000$000	328:824$000	—	2.232:119$900	1.877:125$900	354:994$000	—
Julho	1.259:607$400	1.257:125$900	2:481$500	—	814:618$200	620:000$000	194:618$200	—	2.074:225$600	1.877:125$900	197:099$700	—
Agôsto	1.302:458$200	1.257:125$900	45:332$300	—	804:231$500	620:000$000	184:231$500	—	2.106:689$700	1.877:125$900	229:563$800	—
Setembro	1.216:082$400	1.257:125$900	—	41:043$500	696:232$000	620:000$000	76:232$000	—	1.912:314$400	1.877:125$900	35:188$500	—
Outubro	1.206:784$100	1.257:125$900	—	50:341$800	515:819$900	620:000$000	—	104:180$100	1.722:604$000	1.877:125$900	—	154:521$900
Novembro	1.184:290$600	1.257:125$900	—	72:835$300	486:082$900	620:000$000	—	133:917$100	1.670:373$500	1.877:125$900	—	206:752$400
Dezembro	1.168:470$000	1.257:125$900	—	88:655$900	600:988$400	620:000$000	—	19:011$600	1.769:458$400	1.877:125$900	—	107:667$500
Totais	14.887:175$500	15.041:890$800	145:392$900	300:108$200	9.173:866$600	7.440:000$000	1.990:975$400	257:108$800	24.061:042$100	22.481:890$800	2.048:093$100	468:941$800

Despesas realizadas em 1939, com os diversos serviços abaixo discriminados, com o respectivo custo médio anual

CONTA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	UNIDADE	QUANTIDADE	CUSTO MÉDIO ANUAL POR UNIDADE
N.º	DESIGNAÇÃO						
3	Polícia e guarda da linha	913:928$600	20:539$300	934:467$900	Km.	3.364,562	277$738
4-a	Nivelamento	1.253:474$500	—	1.253:474$500	Ml.	1.202.797,000	1$042
4-a	Desgolpeamento	1.553:039$000	—	1.553:039$000	Golpe	356.712	4$353
4-a	Repregação	726:979$800	—	726:979$800	Ml.	1.102.267,000	0$659
4-a	Capinas e roçadas ...	963:247$600	—	963:247$600	M.²	41.985.570,000	0$022
4-b	Acidentes	24:118$900	1:384$800	25:503$700	N.º	626	40$740
4-d	Substituição de trilhos	217:246$200	245:590$600	462:836$800	Ml.	271.796,910	1$702
5	Substituição de dormentes	914:537$500	4.681:675$200	5.596:212$700	Peça	527.121	10$616
7	Lastros	231:920$000	1:686$000	233:606$000	Ml.	118.188,000	1$976
9	Reparação de cêrcas .	196:121$300	122:133$900	318:255$200	Ml.	1.502.228,000	0$211
	Totais	6.994:613$400	5.073:009$800	12.067:623$200	—	—	—

PESSOAL

Efetivo

No ano transcorrido, o número médio de empregados, no serviço da 4.ª Divisão, Via Permanente, foi de 4.562, assim distribuídos:

Escritório Central	73
1.ª Residência	319
2.ª "	406
3.ª "	501
4.ª "	517
5.ª "	412
6.ª "	358
7.ª "	358
8.ª "	283
9.ª "	356
10.ª "	427
11.ª "	363
Inspetoria hidráulica	189
Total	4.562

Constata-se um decréscimo, em média, de 85 empregados em relação a 1938, decréscimo êsse oriundo da compressão de despesa levada a efeito nos últimos três mêses do ano em relato, pois, foram dispensados vários operários das diversas residências e extintas algumas turmas extraordinárias.

Empregados aposentados

De acôrdo com o artigo 78 do Decreto n. 20.465, de 1.º de outubro de 1931, que regê a Caixa de Aposentadoria e Pensões, foram aposentados, durante o ano de 1939, 56 empregados da Via Permanente, sendo, por invalidez 43, ordinária 6 e compulsória 7.

Pensões

Aos herdeiros de empregados falecidos, foram concedidas 23 pensões, de acôrdo com o artigo 84 do decreto referido.

EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão da rêde, em 31 de dezembro de 1939, era a seguinte:

Santa Maria a Pôrto Alegre	390.650,63	m.
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	60.294,20	"
Duplicação da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre	7.242,00	"
Santa Maria a Uruguaiana	374.320,75	"
Santa Maria a Marcelino Ramos	531.542,21	"
Cacequí a Rio Grande	489.735,10	"
Entroncamento a Santana	158.563,70	"
Salso a São Borja	216.658,00	"
Uruguaiana a Barra do Quaraim	75.283,80	"
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja .	304.887,00	"
Montenegro a Caxias	117.293,71	"
Rio dos Sinos a Taquara	53.317,00	"
Taquara a Canela	56.995,60	"
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19.300,00	"
Margem a Margem do Taquarí	2.115,00	"
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30.311,45	"
Alegrete a Quaraí	115.385,60	"
Cruz Alta a Santo Ângelo	109.387,00	"
Santo Ângelo a Esquina	66.598,80	"
São Sebastião a Dom Pedrito	55.007,70	"
Basílio a Jaguarão	113.623,99	"
Pelotas a Pelotas Fluvial	3.296,50	"
Junção a Beira Mar	17.283,70	"
Pôrto Alegre a Matadouro Modêlo	22.072,00	"
Total	3.391.165,44	m.

Como se constata pelo relatório de 1938, a extensão das linhas, em 31 de dezembro de 1938, era de 3.364.562,44 metros, havendo, assim, um acréscimo de 26.603,00 metros, no corrente ano.

Esta diferença é relativa à conclusão do trecho de Mancarrão a Quaraí, com 15.200,00 metros, no ramal de Alegrete a Quaraí, prolongamento da duplicação da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre, até a estação Navegantes, na extensão de 4.231,00 metros; e dos trechos de Pôrto Alegre a Ildefonso Pinto e Vila Nova a Matadouro Modêlo, na extensão de ....

7.172,00 metros, no ramal do Riacho, cujas construções foram realizadas em 1939.

DESVIOS

Pertencentes à Viação Férrea

A extensão desses desvios, em 1.º de janeiro de 1939, era de 368.147,40 metros e, em 31 de dezembro do mesmo ano, de 370.312,65 metros, havendo, assim, um aumento de 2.165,25 metros.

Pertencentes à Particulares

Em 1.º de janeiro de 1939, era a sua extensão de 41.709,62 metros.

Em 31 de dezembro do mesmo ano, a referida extensão passou a ser de 42.067,62 metros.

MÃO DE OBRA E MATERIAL EMPREGADO NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, NOS DIVERSOS TRABALHOS

A conservação da linha continuou a ser feita com os mesmos escassos recursos dos últimos anos, entre outros, falta de dormentes em quantidade suficiente para uma aplicação na linha, em substituição à grande número de dormentes podres, o que ocasionou, em certos trechos, menos segurança da linha, como bem se compreende. Força é reconhecer, porém, que no ano em relato, maior foi a quantidade de dormentes empregados na linha, em relação à 1938, isto é, mais 138.906. — Apesar dessa circunstância, ainda é necessário aplicar-se maior número, pois, desde 1935, grande é o deficit de dormentes que se deveria ter colocado, em substituição aos que devem ser retirados, deficit êsse proveniente de circunstâncias várias, inúteis de serem aquí, mais uma vez, repetidas e relatadas.

Por outro lado, acompanhando essa falta de dormentes, deve-se assinalar a ausência completa de trilhos em bom estado, para a substituição racional dos que se gastam e se deformam pelo uso, principalmente nos trechos de linha onde ha rampas fortes e curvas de raios pequenos, falta essa tambem assinalada nos acessórios respectivos, isto é, talas, parafusos, pregos, etc. Igualmente continúa a ser sentida a falta de aparelhos de desvio, em estoque, de maneira a ser possível a substituição dos que se acham em mau estado e, portanto, precisando ser retirados da linha.

Êsse assunto, de tanta magnitude, o de novos trilhos em quantidade suficiente para as necessidades prementes da linha e acessórios respectivos, deverá ser resolvido, pelo menos em parte, durante o ano de 1940, com a compra anunciada desse material, por conta da verba de 200 mil contos, Subvenção da União, e de acôrdo com o plano estabelecido em 1939, pela Comissão nomeada para tal fim.

Conservação em geral

Os trabalhos de conservação em geral, foram, em resumo, os seguintes:

Nivelamento	1.202.789 ml.
Desgolpeamento	356.712 golpes
Repregação	1.102.266 ml.
Capinas	32.024.340 m.²
Roçadas	10.010.030 m.²
Limpeza de valetas.....	1.680.240 ml.

Substituição de dormentes

Durante o ano de 1939, foram substituídos, nas diversas linhas e ramais, 527.121 dormentes, ou sejam, 138.906 mais do que no ano de 1938, em que a substituição foi, tão somente, de 388.215 dormentes.

A média quilométrica aumentou para 156,46 contra 115,91 do ano anterior. A média de substituição, para ser razoável deveria ser de 160 por quilômetro, uma vez que os dormentes nas linhas da Viação Férrea, já alcançam a cifra de 1.600 por quilômetro e a vida dêsses dormentes, nas condições favoráveis que previmos, foi estimada em 10 anos.

As despesas com "Substituição de dormentes", em 1939, orçaram em 5.596:212$700, compreendendo:

Material	4.681:675$200
Pessoal	914:537$500
Total	5.596:212$700

Como se constata, o custo médio do dormente empregado foi de 10$595, distribuído da seguinte forma:

Valor médio da peça	8$881
Despesa média da mão de obra..	1$714
Total	10$595

O seguinte quadro resumo, estabelece fácil confronto entre o material empregado em conta de Custeio e as despesas correspondentes no ano que se relata e no ano anterior:

DESIGNAÇÃO	ANOS		DIFERENÇA PARA MAIS EM 1939
	1938	1939	
Quantidade substituída	388.215	527.121	138.906
Despesa			
Material	3.047:612$300	4.681:675$200	1.634:062$900
Pessoal	624:182$900	914:537$500	290:354$600
Total	3.671:795$200	5.596:212$700	1.924:417$500
Custo			
Média da peça	7$850	8$881	1$031
Da mão de obra	1$575	1$714	0$139
Total	9$425	10$595	—

Verifica-se por êsse confronto que o aumento da despesa nesta rúbrica, na importância de 1.924:417$500 teve como causa, não somente o emprêgo a mais neste ano, de 138.906 dormentes, como também a elevação do preço da unidade peça, que variou de custo por espécie, dando, em média, o acréscimo de 1$031, na parte material, e $139, na mão de obra.

DES
Santa Mar
Santa Ma
Santa Mar
Variante I
Cacequí a
Entroncan
Dilermand
Uruguaian
Uruguaian
Montenegr
Rio dos S
Taquara a
Carlos Ba
Margem d
Ramiz Gal
Alegrete a
Cruz Alta
Santo Âng
São Sebas
Basílio a J
Pelotas a
Junção a
Ildefonso I

Trabalhos de conservação executados nos diferentes trechos, durante o ano de 1939

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m.²	Roçadas m.²	Limpeza de valetas ml.
Santa Maria a Pôrto Alegre	140.235	37.544	130.435	4.240.450	2.343 240	163.505
Santa Maria a Uruguaiana	146.884	39.597	126.091	2.984 235	439.690	112.961
Santa Maria a Marcelino Ramos	150.927	74.806	293.230	5.637.410	624 610	188.387
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	36.588	11.704	2.585	259.700	116.900	22.740
Cacequí a Rio Grande	212.204	48.186	154.716	3.760.250	453.000	329.490
Entroncamento a Santana	39.180	10.505	89.598	1.602.370	584.500	68.730
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	138.612	25.170	66.389	3.351.130	716.650	201.175
Uruguaiana a São Borja	69.664	19.901	25.874	1.586.210	182 250	97.130
Uruguaiana a Barra do Quaraim	28.847	8.527	8 595	651.880	14.850	32.730
Montenegro a Caxias	34.919	11.029	45.796	2 035 980	1.823.980	48.440
Rio dos Sinos a Taquara	8.041	5.002	18.016	197.860	197.860	74.100
Taquara a Canela	9.055	8.285	7 149	491.300	1 465.260	23.375
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	2.970	3.080	5.345	271 200	327.900	2.500
Margem do Taquarí a Margem	1.850	382	2 835	37 050	49.380	205
Ramiz Galvão a Santa Cruz	6.715	1.900	7.208	269.940	9.450	11.080
Alegrete a Quaraí	50.270	4.331	9.744	881.425	11.200	41.570
Cruz Alta a Santo Ângelo	22.538	18.602	48.340	1.571.800	117.600	42.490
Santo Angelo a Esquina	24.686	8.460	15 690	810.950	350.760	57.890
São Sebastião a Dom Pedrito	17.772	7.032	3.350	477.320	4.400	58.510
Basilio a Jaguarão	37.234	9.061	24.327	763.590	145.650	100.630
Pelotas a Pelotas Fluvial	420	50	870	30.400	—	300
Junção a Vila Siqueira	14.895	2.261	6.805	8.400	—	—
Ildefonso Pinto a Matadouro Modêlo	8.283	1 297	6 278	103.490	900	2.302
Totais	1.202.789	356.712	1 102.266	32.024.340	10.010.030	1.680.240

Trabalhos de conservação executados nas diferentes residências, durante o ano de 1939

DESIGNAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m.^{2}	Roçadas m.^{2}	Limpeza de valetas ml.
1.ª Residência....	84.182	36.635	58.859	1.399.050	1.895.620	139.767
2.ª "	92.632	31.595	109.437	4.694.310	4.080.130	131.745
3.ª "	123.158	29.878	120.455	2.851.875	467.530	112.495
4.ª "	77.076	27.370	159.608	2.957 170	832.700	149.030
5.ª "	120.717	26.698	98.539	2.321.470	343.300	272.400
6.ª "	147.592	33.927	71.975	2.037.590	164.150	168.540
7.ª "	150.860	27.621	64.070	2.594.115	263.440	97.640
8.ª "	108.076	29.738	35.951	2.437.090	211.100	139.046
9.ª "	83.554	55.157	149.343	4.037.000	475.560	153.700
10.ª "	79.980	33.522	168.849	3.466.940	573.850	119.687
11.ª "	134.962	24.571	65.180	3.227.730	702.650	196.190
Totais	1.202.789	356.712	1.102.266	32.024.340	10.010.030	1.680.240

Distribuição das quantidades de dormentes empregados pelas diversas contas

TRIMESTRES	C/Custeio	C/Melhoramentos	C/Custeio extr.º	C/Terceiros	TOTAL
1.º	105.270	6.245	—	171	111.686
2.º	165.273	5.008	—	291	170.572
3.º	163.625	2.013	—	90	165.728
4.º	92.953	409	—	375	93.737
TOTAL..	527.121	13.675	—	927	541.723

Dormentes empregados em conta custeio

DORMENTES	1938	1939	DIFERENÇAS	
			Para mais 1938	Para mais 1939
Padrão	379.322	509.925	—	130.603
Especial	1.253	1.356	—	103
Desvio	5.589	10.201	—	4.612
Ponte	2.051	5.639	—	3.588
Total	388.215	527.121	—	138.906

Custo médio por dormente empregado

ANO	CUSTO MÉDIO		
	Mão de obra	Material	TOTAL
1938	1$575	7$850	9$425
1939	1$714	8$881	10$595

Quantidade

RESIDÊNC
1.ª Residência.....
2.ª " ....
3.ª " ....
4.ª " ....
5.ª " ....
6.ª " ....
7.ª " ....
8.ª " ....
9.ª " ....
10.ª " ....
11.ª " ....
Totais .....
Média geral d

Santa Maria a Pôrt
Barreto a Diretor
Santa Maria a Uru
Santa Maria a Mar
Cacequí a Rio Gra
Entroncamento a S
Montenegro a Caxi
Rio dos Sinos a Ta
Taquara a Canela
Carlos Barbosa a
Ramiz Galvão a Sa
Dilermando de Agu
Cruz Alta a Esquin
São Sebastião a D
Basílio a Jaguarão
Junção a Vila Siq
Alegrete a Quaraí
Barra do Quaraim-
Cachoeira a Paredã
Margem do Taquarí
Pelotas a Pelotas F
Totais .....
Média geral d

229 — 232

OBSERVAÇÕES –

Quantidade de dormentes substituída no exercício de 1939, confrontada com a do ano anterior,

RESIDÊNCIAS E LINHAS	Extensão quilométrica	TOTAIS	MÉDIA DOS DORMENTES SUBSTITUÍDOS P/KM.		DIFERENÇAS	
			1938	1939	Para mais	Para menos
1.° Residência	239	34.309	103,85	143,55	39,70	—
2.° "	337	56.080	135,92	166,40	30,48	—
3.° "	277	72.691	241.57	262,42	20,85	—
4.° "	303	50.737	158,30	167,44	9.14	—
5.° "	305	57.369	79,68	188,09	108.41	—
6.° "	308	50.736	59.82	164.72	104.90	—
7.° "	349	49.075	102,94	140,61	37,67	—
8.° "	313	13.023	5.00	41,60	36,60	—
9.° "	323	56.847	189.52	175,99	—	13,53
10.° "	325	62.230	131.26	191,47	60.21	—
11.° "	290	24.024	71.26	82,84	11.58	—
Totais	3.369	527.121	—	—	—	
Média geral de dormentes por km.	—	—	115.91	156,46	40,55	—
Santa Maria a Pôrto Alegre	391	89.857	216.41	229,81	13,40	—
Barreto a Diretor A. Pestana	68	1.939	6.42	28,51	22,09	—
Santa Maria a Uruguaiana	374	72.636	148,02	194.21	46,19	—
Santa Maria a Marcelino Ramos	532	107.158	168,05	201.42	33.37	—
Cacequi a Rio Grande	490	98.182	78,15	200,37	122,22	—
Entroncamento a Santana	159	26.312	154,23	165.48	11,25	—
Montenegro a Caxias	117	17.186	93,50	146.88	53,38	—
Rio dos Sinos a Taquara	53	7.472	70,98	140.98	70,00	—
Taquara a Canela	57	8.198	153.85	143.82	—	10,03
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19	2.644	79,78	139.15	59.37	—
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30	5.171	106,83	172,36	65,53	—
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	305	24.415	68,05	80,01	11,99	—
Cruz Alta a Esquina	176	28.574	180,38	162,35	—	18,03
São Sebastião a Dom Pedrito	55	6.472	93,72	117,67	23,95	—
Basilio a Jaguarão	114	9.797	55,81	85,93	30,12	—
Junção a Vila Siqueira	17	6.395	46,52	376,17	329,65	—
Alegrete a Quaraí	115	3.803	25,97	33,06	7.09	—
Barra do Quaraim-Itaqui-São Borja	292	10.910	—	37,36	37,36	—
Cachoeira a Paredão	—	—	—	—	—	—
Margem do Taquarí a Margem	2	—	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas Fluvial	3	—	—	—	—	—
Totais	3.369	527.121	—	—	—	
Média geral de dormentes por km.	—	—	115,91	156,46	40,55	—

229 232

OBSERVAÇÕES — Além dos dormentes que figuram no quadro acima, foram empregados 184 padrões e 10 de desvio, por conta do Govêrno do Estado no Pôrto e Barra do Rio Grande. A extensão das linhas, para efeito das médias de dormentes empregados, foi tomada com exclusão de alguns trechos, onde não houve substituições.

e Res

	TO M DO
	1938
1.	9$883
2.	9$980
3.	9$369
4.	9$079
5.	9$926
6.	9$974
7.	9$105
8.	9$484
9.	9$149
10.	9$418
11.	8$905
	9$425
Sa	9$523
Ba	9$890
Sa	9$149
Sa	9$283
Ca	9$828
En	9$268
Mo	10$299
Ri	10$403
Ta	10$285
Ca	10$827
Ra	9$243
Dil	8$932
Cr	9$140
Sã	9$649
Ba	10$000
Ju	9$514
Al	9$176
Ba	—
	9$425

233 -

Quantidade de dormentes substituída e média quilométrica nas diversas linhas e Residências, confrontada com o custo médio do ano anterior.

RESIDÊNCIAS E LINHAS	Total geral dos diversos tipos de dormentes	Custo da mão de obra	Custo do material	CUSTO TOTAL	Média do custo por dormente empregado	TOTAL DOS DORMENTES SUBSTITUÍDOS		CUSTO MÉDIO DE UM DORMENTE		DIFERENÇAS	
						Em 1938	Em 1939	Em 1938	Em 1939	Para menos	Para mais
1.ª Residência	34.309	70:459$200	292:907$960	363:367$160	10$580	24.303	34.309	9$883	10$580	—	$697
2.ª "	56.080	110:941$600	499.973$930	610·915$530	10$893	45.807	56.080	9$980	10$893	—	$913
3.ª "	72.691	119:780$500	647·186$570	766:967$070	10$542	66.915	72.691	9$369	10$542	—	1$173
4.ª "	50.737	85:856$630	452:579$160	538.435$790	10$594	47.967	50.737	9$079	10$594	—	1$515
5.ª "	57.369	125:297$930	529:022$410	654:320$340	11$337	24.305	57.369	9$926	11$337	—	1$111
6.ª "	50.736	99:531$700	456:194$750	555:726$450	10$913	18.425	50.736	9$974	10$913		$939
7.ª "	49.075	64:197$740	436:621$390	500:819$130	10$198	34.385	49.075	9$105	10$198	—	1$093
8.ª "	13.023	31:836$300	125:300$130	157:136$430	11$917	1.565	13.023	9$484	11$917	—	2$433
9.ª "	56.847	81:513$900	492:662$520	574:176$420	10$099	61.216	56.847	9$149	10$099	—	$950
10.ª "	62.230	97:763$600	539:497$090	637:260$690	10$207	42.660	62.230	9$418	10$207	—	$789
11.ª "	24.024	27:358$400	209:729$290	237:087$690	9$866	20.667	24.024	8$905	9$866	—	$961
Totais	527.121	914:537$500	4.681:675$200	5.596·212$700	10$595	388.215	527.121	9$425	10$595	—	1$170
Santa Maria a Pôrto Alegre	89.857	164:076$200	792:762$520	956:838$720	10$645	84.619	89.857	9$523	10$645		1$122
Barreto a Diretor A. Pestana	1.939	3:789$300	16.996$090	20·785$390	10$651	405	1.939	9$890	10$651	—	$761
Santa Maria a Uruguaiana	72.636	96:891$040	654:898$080	751:789$120	10$343	55.362	72.636	9$149	10$343		1$194
Santa Maria a Marcelino Ramos	107.158	163:427$400	931:580$580	1 095·007$980	10$195	89.407	107.158	9$283	10$195		$912
Cacequí a Rio Grande	98.182	210:304$960	902 746$290	1.113:051$250	11$994	38.296	98.182	9$828	11$994		2$166
Entroncamento a Santana	26.312	46:969$900	229·147$330	276:117$230	10$490	24.523	26.312	9$268	10$490		1$222
Montenegro a Caxias	17.186	35:960$100	151·602$420	187:562$520	10$913	10.940	17.186	10$299	10$913	—	$614
Rio dos Sinos a Taquara	7.472	18:611$100	66:615$800	85:226$900	11$405	3.762	7.472	10$403	11$405		1$002
Taquara a Canela	8.198	21:140$100	71·719$140	92:859$240	11$326	8.770	8.198	10$285	11$326		1$041
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	2.644	6:088$700	23:056$010	29·144$710	11$022	1.516	2 644	10$827	11$022		$195
Ramiz Galvão a Santa Cruz	5.171	7:136$300	45:690$980	52·827$280	10$216	3.205	5.171	9$243	10$216		$973
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	24.415	29:059$000	213:252$120	242:311$120	9$922	20.757	21.415	8$932	9$922		$990
Cruz Alta a Esquina	28.574	42:577$900	246:259$600	288 837$500	10$108	31.747	28 574	9$140	10$108		$968
São Sebastião a Dom Pedrito	6.472	12:824$300	56:518$630	69:342$930	10$713	5.155	6.472	9$649	10$713	—	1$064
Basilio a Jaguarão	9.797	19:797$200	86 874$320	106.671$520	10$887	6.363	9.797	10$000	10$887	—	$887
Junção a Vila Siqueira	6.395	6:805$900	55 996$340	62.802$240	9$754	791	6.395	9$514	9$754	—	$240
Alegrete a Quaraí	3.803	5 270$700	33 248$870	38 519$570	10$127	2.597	3.803	9$176	10$127		$951
Barra do Quaraim-Itaquí-São Borja	10.910	23·807$100	102.710$380	126 517$480	11$410	—	10 910	—	11$440		11$440
Totais	527.121	914:537$500	4.681·675$200	5.596·212$700	10$595	388.215	527.121	9$425	10$595		1$170

OBSERVAÇÕES

Para efeito do cálculo do custo médio foram tomados em consideração 6.381 dormentes de reemprêgo, assim distribuídos:

1.ª Residência	169	Barreto a Diretor A. Pestana	70
2.ª "	—	Santa Maria a Pôrto Alegre	[illegible]
3.ª "	385	Santa Maria a Uruguaiana	[illegible]
4.ª "	621	Santa Maria a Marcelino Ramos	[illegible]
5.ª "	1.838	Cacequí a Rio Grande	2.919
6.ª "	1.024	Entroncamento a Santana	[illegible]
7.ª "	258	Dilermando de Aguiar a Santiago	[illegible]
8.ª "	840	Junção a Vila Siqueira	424
9.ª "	—	Barra do Quaraim-Itaquí-São Borja	81
10.ª "	1.321		
11.ª "	25		
	6.381		6.381

Ao total do custo do material empregado pelas diversas Residências [illegible] da a importância de 12:713$100 despendida com diárias de viagens.

Acha-se incluída no material a importância de 5:528$[illegible], oriunda da transf[illegible] de 629 dormentes, irregularmente imputados a "Reaparelhamento por conta da Subvenção da União" em Junho do ano corrente (6.ª Residência, linha de Rio Grande).

Transferida da conta "Reaparelhamento por conta da Subvenção da União" [illegible] esta conta a importância de [illegible] 13[illegible]$400 [illegible] na parte de material (6.ª Residência, linha de Rio Grande).

Incluída no material a importância de 2:752$800, concernente a diversos materiais empregados na 6.ª Residência (linha Rio Grande), nesta ordem:

ferro em chapa	2:615$800
oxigênio	80$900
óleo combustível	56$100

Creditada à 1.ª Residência, linha Santana, a importância de 622$400, relativa a dormentes padrões, empregados no desvio da Companhia Swift.

Incluídas as despesas feitas com a confecção de cunha e restauração de dormentes de aço, tanto em material como em pessoal.

	Pessoal	Material
4.ª Residência	4:559$320	1 378$230
5.ª "	12:986$670	6·703$430
7.ª "	5:150$910	1·705$340
11.ª "	591$600	327$200
	23·288$500	10.114$200

Acrescentada a despesa realizada com a confecção de 16.000 acessórios para parafusos de dormentes de aço.

	Pessoal	Material
6.ª Residência	3:732$300	1:291$100

TRILHOS

Emprêgo e substituição

Os trilhos retirados da linha, por se acharem fraturados, foram em número de 247, perfazendo uma extensão total de 2.206,70 metros.

A substituição de trilhos, na linha corrente, alcançou o total de 14.319,00 metros, de trilhos de 30 e 32 Kg., sendo que, somente a linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, foi beneficiada com 10.000 metros dêsses trilhos.

A extensão de trilhos pelos seus diferentes tipos, na linha corrente, foi a seguinte, em 31 de dezembro de 1939:

Tipo 20 Kg.	754.451,70 m.
Tipo 23 Kg.	464.254,02 m.
Tipo 25 Kg.	622.622,29 m.
Tipo 30 Kg.	129.590,40 m.
Tipo 32 Kg.	1.292.767,24 m.
Tipo 37 Kg.	126.669,79 m.
Tipo 45 Kg.	810,00 m.
Total	3.391.165,44 m.

Neste total está incluída a extensão de 7.152,70 metros relativa ao terceiro trilho do desvio Armour e linha divisória, em Santana do Livramento, sendo, 2.705,70 do tipo 32 Kg. e 4.447,00 do tipo 23 Kg.

LASTRAMENTO DA LINHA

Êsse serviço continua feito com material de várias espécies, tais como, terra, areia, areião, cinza, cascalho, seixos rolados e pedra britada.

Entretanto, dêsses materiais, é a pedra britada que tem merecido especial atenção, pela importância que representa para a conservação da linha e sua segurança.

Os quadros a seguir relacionam, por linha, as quantidades e espécies de lastro empregado, durante o ano de 1939, em comparação com o executado no exercício de 1938, e demonstram o rendimento e a despesa com a produção e emprêgo da pedra britada no lastramento da linha, durante o ano em relato.

Pelo primeiro desses quadros se observa que foi de **154.743** metros lineares, o total contemplado com o lastramento da pedra britada, sendo que, em alguns trechos de pequena extensão, foi feito para completar o já existente.

Assim, 137.687 metros lineares, foram executados com lastramento novo e, em 17.056 metros lineares, foi feito apenas relastramento.

Daquela quantidade, **57.324** metros lineares tocaram à linha de Cacequí a Rio Grande, **37.230** metros lineares à linha de Entroncamento a Santana e **28.624** metros lineares à linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada, no fim de 1939, era de **1.744.616,14** km. e representa cêrca de 51,44% da quilometragem da linha corrente.

A produção da pedra britada, durante o ano, foi de ... **135.187,090** metros cúbicos, contra **152.114,946**, em 1938, havendo, assim, um decréscimo de **16.927,856** metros cúbicos.

Justifica êsse decréscimo o fato de terem funcionado durante todo o ano, somente as pedreiras da Volta do Felizardo, Passo Fundo, Santana e Saibro, sendo que as pedreiras de Santo Amaro e Itaí trabalharam, apenas, no primeiro semestre do ano em relato.

As pedreiras que tiveram trabalhos de extração e britação, dirigidos pela 4.ª Divisão, foram as da Volta do Felizardo, no km. 4,250, da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, de Passo Fundo, no km. 358 da mesma linha, e a de Santo Amaro, no extremo do pequeno ramal que parte próximo a essa estação.

As outras 3 pedreiras, constantes do segundo quadro a seguir, foram administradas pelas firmas Rubem Corrêa Ferreira da Silva e Alberto Dallagnol, que fornecem, por contrato, pedra britada à Viação Férrea.

O montante da despesa global com a produção e aquisição da pedra britada foi, em 1939, de **1.254:720$535,** e, em 1938, **1.653:347$912.** Do confronto entre essas despesas, resulta uma diferença para menos, em 1939, de **398:627$377,** motivada pelo menor volume da pedra extraída nesse ano, ou sejam, 16.927,856 metros cúbicos menos do que no ano anterior.

, em

		DIF
	ão .	Terr ml.
S		—
S	14	—
S		—
V	10	—
C	04	—
E	42	7
D	00	4.11
U	63	2.9
M		—
R		—
T		11
C		—
M		—
R		1
A		1.6
C		—
S		—
B	18	—
P	17	—
Ju		—
Il		—
U		—
S	62	1.9
		—
	30	11.6

243

Quantidade e espécie de lastro, em metros lineares, empregado nas diversas linhas, durant

LINHAS E RAMAIS	ANO DE 1939							ANO DE 1938						
	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.
Santa Maria a Pôrto Alegre	860	—	—	—	—	—	—	1.932	—	80	—	—	—	250
Santa Maria a Uruguaiana	10.296	200	160	—	—	—	—	39.080	1.414	960	—	—	—	198
Santa Maria a Marcelino Ramos	28.624	—	350	—	—	—	1.440	17.398	—	—	—		—	4.455
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	5.646	—	—	—	390	—	400	25.235	10	-	—	3.921	—	1.050
Cacequi a Rio Grande	57.324	3.590	—	—	542	—	-	9.307	3.004		150	2.744	—	
Entroncamento a Santana	37.230	—	—	—	120	—	2.820	24.970	42	—	—	414	—	2.120
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	6.223	2.339	7 281	—	—	—	11.391	—	1.000	3 660	—	—	—	7 279
Uruguaiana a Barra do Quaraim	145	1.015	890	—	—	1.140	3.292	718	3.163	—	30	—	426	340
Montenegro a Caxias	—	—	—	—	—	—		170	—		—	60	—	45
Rio dos Sinos a Taquara	-	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Taquara a Canela	-	—	260	—	—	—	112	—	—	235	—	—	—	—
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Margem do Taquarí a Margem	—	—	—	—	-			—	—	—	—	—	—	
Ramiz Galvão a Santa Cruz	—	—	—	—	795	—	100	—	—	—	—	700	—	—
Alegrete a Quaraí	1.955	—	9.620	—	—	—	2.770	7.835	—	4.065	-	—	—	1.100
Cruz Alta a Santo Ângelo	5.150	—	—	—	—	—	2.960	13 650	—	—	—	—	—	4 880
São Sebastião a Dom Pedrito	500	2.873	—	—	—	—	270	300	2.418	—	—	—	—	900
Basílio a Jaguarão	600	6.707	25	—	—	—	—	—	8.117	—	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junção a Vila Siqueira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ildefonso Pinto a Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana a São Borja	190	1.301	1 683	—	—	—	23.960	188	2.162	68	—	—	—	21.993
Santo Ângelo a Esquina	—	—	—	—	—	—	4.825	990	—	—	—	—	—	9.320
Total	154.743	18.025	20.272	—	1.817	1.110	54.340	141.773	21.330	9.068	180	7.839	426	53.930
Total em 1938	141.773	21.330	9.068	180	7.839	126	53.930							
Diferenças ... Para mais	12.970	—	11.204	—	—	714	410							
Diferenças ... Para menos		3.305	—	180	5.992		—							

serva que foi de **154.743**
com o lastramento da
rechos de pequena ex-
existente.

foram executados com
lineares, foi feito ape-

os lineares tocaram à
etros lineares à
metros lineares

pedra britada, no
resenta cêrca de
.

o ano, foi de ...
946, em 1938, ha-
6 metros cúbicos.
m funcionado du-
Volta do Felizardo,
e as pedreiras de
o primeiro semes-

extração e brita-
da Volta do Feli-
Maria a Marcelino
esma linha

, em metros lineares, empregado nas diversas linhas, durante o ano de 1939 e comparado com o ano de 1938

	ANO DE 1938					DIFEREN							
						PARA MAIS EM 1939							
ão l.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.	l b.
S	80	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	
S 14	960	—	—	—	198	—	—	—	—	—	—	—	2
S	—	—	—	—	4.455	11.226	—	350	—	—	—	—	
V 10	—	—	3.921	—	1.050	—	—	—	—	—	—	—	1
C 04	—	150	2.744	—	—	48.017	586	—	—	—	—	—	
E 42	—	—	414	—	2.120	12.260	—	—	—	—	—	700	
D 00	3.660	—	—	—	7.279	6.223	1.339	3.621	—	—	—	4.112	
U 63	—	30	—	426	340	—	—	890	—	—	714	2.952	
M	—	—	60	—	45		—	—	—	—	—	—	
R	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
T	235	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	112	

PESSOAL

Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	
2:801$050	5
22:636$500	26
16:653$750	23
—	
—	
—	
42:091$300	55
179:058$500	65
—136:967$200	— 9

Santo
Volta
Passo
Itaí
Santa
Saibr

253 —

Rendimento e despesa com a produção e emprêgo da pedra britada, no lastran

LOCAIS DAS PEDREIRAS	NÚMERO MÉDIO DE JORNAIS EM SERVIÇO		Número de jornais no ano	Dias úteis de serviço da turma	FUNCIONAMENTO DA BRITADORA		PRODUÇÃO DA PEDRA BRITADA EM M³			EXPLOSIVOS GASTOS EM QUILOS				
	Mensal	Diário			Dias	Horas	Anual	Média mensal	Por dia útil de serviço	Total	Por m³ de pedra britada	Inflamáveis	Combustíveis	Lubrificantes
Santo Amaro	800 1/2	37 1/2	4.803	128	52	351	3.848,000	641.333	74,778	142,000	0,037	2:469$340	5:303$157	768$[illegible]
Volta do Felizado — Km. 4.250 Marcelino Ramos	1771 2/3	68 1/3	21.255	311	303	2349	11 848,000	3.487.333	138.112	758,000	0.018	9:515$469	12.496$099	1:956$971
Passo Fundo — Km. 358 Marcelino Ramos	1714 3/5	65 7/10	20.575 1/2	313	286	1152 1/3	25.931,000	2.160.917	82,847	1 007,300	0,039	13:552$242	423$230	1:423$327
Itaí — Km. 64 Santo Ângelo (I)	—	—	—	—	—	—	7.140,000	1 190,000	—	—	—	—	—	—
Santana — Km. 276 Santana (II)	—	—	—	—	—	—	36.604,000	3.050.333	—	—	—	—	—	—
Saibro — Km. 272 Rio Grande (III)	—	—	—	—	—	—	19.816,190	1 651.333	—	—	—	—	—	—
Total no ano de 1939	4286 23/30	171 8/15	46.633 1/2	752	641	3852 1/3	135.187,000	11.265.591	210,900	1.957,300	0,027	25:537$051	18:222$486	4:119$2[illegible]7
Total no ano de 1938	5099	223	47.952	752	646	4748 1/2	152.114.946	12 676,245	235,472	1.670,880	0,011	21:208$477	14:702$119	5:452$327
Diferença sôbre 1938	— 812 7/30	— 51 7/15	— 1.318 1/2	—	— 5	— 896 1/6	— 16.927.856	— 1 410,654	— 24,572	+ 286,420	+ 0,016	+ 4:328$574	— 26:479$633	1:303$095

I — Pedra fornecida com contrato pela firma Corrêa Barreiros & Cia.
II — Pedra fornecida com contrato com Alberto Dallagnol.
III — Pedra fornecida com contrato pela firma Corrêa Barreiros & Cia.

spesa com a produção e emprêgo da pedra britada, no lastramento da linha, no ano de 1939

	DA	EXPLOSIVOS GASTOS EM QUILOS		DESPESAS EFETUADAS COM:										TOTAL GERAL	CUSTO DO M^3 DA PEDRA BRITADA			
				MATERIAIS							PESSOAL							
	ia riço	Total	Por m^3 de pedra britada	Inflamáveis	Combustíveis	Lubrificantes	Diversos	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	Arrendamento da pedreira	Total	Extração e britação	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	Total		Carregado no vagão	Transportado linha	Lastrado e nivelado	Total
	'78	142,000	0,037	2:469$340	5:303$157	768$926	282$162	1.330$990	1:531$200	11:685$775	52:991$000	2:801$050	55.792$050	67:477$825	17$536	9$685	3$248	30$469
Santo	12	758,000	0,018	9:515$469	12:496$099	1:956$974	1:221$686	16.878$630	—	42:068$858	242:027$900	22:636$500	264:664$400	306:733$258	7$330	16$027	1$990	25$347
Volta	47	1.007,300	0,039	13:552$242	423$230	1:423$327	804$073	13.234$630	—	29:437$502	215.737$300	16.653$750	232:391$050	261:828$552	10$097	3$734	2$296	16$127
Passo		—	—	—	—	—	—	—	1:785$000	1:785$000	—	—	—	64:617$000	9$050	7$268	2$677	18$995
Itaí		—	—	—	—	—	—	—	12:000$000	12:000$000	—	—	—	351:102$000	9$592	4$447	2$883	16$922
Santa		—	—	—	—	—	—	—	4:800$000	4:800$000	—	—	—	202:961$900	10$242	11$960	2$710	24$912
Saibr																		
	00	1.957,300	0,027	25:537$051	18.222$486	4:149$227	2:307$921	31:444$250	20:116$200	101:777$135	510:756$200	42:091$300	552.847$550	1.254:720$535	9$281	9$294	2$468	21$043
	72	1.670,880	0,011	21:208$477	44:702$119	5:452$322	1:785$764	87:169$360	32:711$400	193.029$442	470:996$400	179:058$500	650:054$900	1.653:347$912	10$869	12$729	2$283	25$881
	572	+ 286,420	+ 0,016	+ 4:328$574	— 26:479$633	— 1:303$095	+ 522$157	— 55:725$110	— 12:595$200	— 91:252$307	+ 39:759$800	—136:967$200	— 97:207$350	— 398:627$377	— 1$588	— 3$435	+ 0$185	— 4$838

O custo médio total, com a produção, transporte e nivelamento da pedra britada para o lastramento da linha foi, conforme se constata no quadro anterior,

Em 1939	21$043
Em 1938	25$881

A diferença observada entre essas duas médias, de 4$838 para menos no último ano, tem a sua explicação, principalmente, na redução do custo do transporte, em virtude de menores percursos feitos pela pedra britada das pedreiras de Santana e Passo Fundo, que foi empregada em locais próximos à sua extração.

Outros fatores que também afetaram essa diferença para menos, porém de maneira pouco acentuada, foram os relativos ao custo da pedra carregada no vagão, que, em 1939, foi de 9$281 e, em 1938, de 10$869.

Originou a diferença de 1$588 no custo médio dêsse serviço, o fato de ter sido, no ano anterior, excessivamente elevada a média da pedreira de Passo Fundo, com as suas despesas de instalação.

As pedreiras, porém, que demonstraram os resultados obtidos com o serviço de exploração por conta da Viação Férrea, são as seguintes, com os algarismos indicadores de sua produção, despesa respectiva e custo unitário:

DESIGNAÇÃO DA PEDREIRA	Quantidade produzida em m³	Despesa correspondente	Custo do m³ no vagão
		1939	
Volta do Felizardo Km. 4,250 Marcelino Ramos	m³ 41.848,000	306:733$258	7$330
Passo Fundo Km. 358 Marcelino Ramos..	25.931,000	261:828$552	10$097
Santo Amaro Km. 244 Pôrto Alegre.....	3.848,000	67:477$825	17$536
Total	71.627,000	636:039$635	8$879
		1938	
Volta do Felizardo Km. 4,250 Marcelino Ramos	38.792,900	303:681$468	7$829
Passo Fundo Km. 358 Marcelino Ramos..	6.784,400	280:654$349	41$367
Santo Amaro Km. 244 Pôrto Alegre......	22.416,000	235:003$525	10$483
Total	67.993,300	819:339$342	12$050
Diferença em 1939...	+ 3.633,700	— 183:299$707	— 3$171

Por êsse resumo conclue-se que nas pedreiras administradas pela Viação Férrea, dado o maior rendimento obtido do pessoal, pela maior prática resultante no serviço, conseguiu-se aumentar a produção com menor despesa.

Os despêndios com o pessoal nas pedreiras dirigidas pela 4.ª Divisão estão relacionados no quadro a seguir.

ritada, em 1939

MÊSES	a ntana	Saibro Km. 272 Rio Grande	TOTAL DAS DESPESAS
Janeiro		A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m³, pôsto no vagão.	48:823$000
Fevereiro			51:918$700
Março			44:522$600
Abril			48:743$900
Maio			34:727$900
Junho			42:988$100
Julho			39:208$700
Agôsto			41:776$600
Setembro			40:089$000
Outubro			40:265$200
Novembro			40:063$700
Dezembro			37:628$800
Total 1939		—	510:756$200
Total 1938		—	—
Diferenças		—	—

265 — 268

Despesas com pessoal nas pedreiras da Viação Férrea, no serviço de pedra britada, em 1939

MÊSES	LOCAIS DAS PEDREIRAS						TOTAL DAS DESPESAS
	Santo Amaro	Volta do Felizardo	Km. 358 Marcelino Ramos	Itaí, Km. 64 Santo Ângelo	Santana Km. 276 Santana	Saibro Km. 272 Rio Grande	
Janeiro	13:330$300	18:417$400	17:075$300	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 8$800 o m³, pôsto no vagão, de janeiro a junho.	A pedra foi fornecida por Alberto Dallagnol, ao preço de 9$000 o m³, pôsto no vagão	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m³, pôsto no vagão.	48:823$000
Fevereiro	12:587$500	20:279$600	19:051$600				51:918$700
Março	9:580$100	19.071$900	15:870$600				44:522$600
Abril	12:214$400	21:374$500	15:155$000				48:743$900
Maio	5:278$700	16:689$700	12:759$500				34:727$900
Junho	—	22:808$000	20:180$100				42:988$100
Julho	—	22:056$300	17:152$400				39:208$700
Agôsto	—	23:721$200	18:055$100				41:776$600
Setembro	—	21:595$300	18:493$700				40:089$000
Outubro	—	19:126$100	21:139$100				40:265$200
Novembro	—	20:183$000	19:880$700				40:063$700
Dezembro	—	16:704$900	20:923$900				37:628$800
Total 1939	52:991$000	242:027$900	215:737$300	—	—	—	510:756$200
Total 1938	169:236$200	217:182$500	201:038$500	—	—	—	—
Diferenças	— 116:245$200	+ 24:845$400	+ 14:698$800	—	—	—	—

265 — 268

o ano de 1939

	DA	Linha corrente com trilhos 30 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 32 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 37 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 45 kg. em 1939
	Total em 31 de dezembro de 1939				
	m.	m.	m.	m.	m.
Sa	390.650,63	150,00	280.905,84	109.594,79	—
Sa	277.759,00	—	96.045,00	17.075,00	—
Sa	466.018,00	5.000,00	356.358,00	—	—
Va	63.305,00	—	67.536,20	—	—
Ca	81.073,00	123.433,60	365.844,50	—	—
En	80.263,00	—	6.627,70	—	—
Dil	7.650,00	—	—	—	—
Ur	3.769,00	—	—	—	—
Ur	15.773,00	1.006,80	—	—	—
Mo	116.701,51	—	117.191,00	—	—
Rio	53.110,00	—	—	—	—
Ta	47.069,00	—	—	—	—
Car	19.300,00	—	—	—	—
Ma	—	—	—	—	—
Ra	300,00	—	—	—	—
Ale	13.365,00	—	—	—	—
Cru	57.847,00	—	—	—	—
Sa	990,00	—	—	—	—
São	15.654,00	—	—	—	—
Bas	33.749,00	—	—	—	—
Pel	—	—	—	—	—
Ju	—	—	—	—	—
Pô	270,00	—	2.259,00	—	810,00
	1.744.616,14	129.590,40	1.292.767,24	126.669,79	810,00

Cêrcas, lastragem com ped ra britada e trilhos de 30, 32, 37 e 45 kg., existentes na linha, durante o ano de 1939

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Extensão das linhas	LINHA CERCADA				LASTRAGEM COM PEDRA BRITADA				Linha corrente com trilhos 30 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 32 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 37 kg. em 1939	Linha corrente com trilhos 45 kg em 1939
		Existente em 31 de dezembro de 1938	EM 1939		Total em 31 de dezembro de 1939	Existente em 31 de dezembro de 1938	EM 1939		Total em 31 de dezembro de 1939				
			Construída	Reconstruída			Relastragem	Lastragem					
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
Santa Maria a Pôrto Alegre	390.650,63	388.256,00	—	—	388.256,00	390.650,63	860,00	—	390.650,63	150,00	280.905,84	169.594,79	—
Santa Maria a Uruguaiana	374.320,75	374.320,75	—	82,00	374.320,75	267.594,00	131,00	10.165,00	277.759,00	—	96.045,00	17.975,00	—
Santa Maria a Marcelino Ramos	531.542,21	308.475,00	—	300,00	308.475,00	444.808,00	7.411,00	21.210,00	166.018,00	5.000,00	356.358,00	—	—
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	67.536,20	60.294,00		—	60.294,00	63.305,00	5.646,00	—	63.305,00	—	67.536,20	—	—
Cacequi a Rio Grande	489.735,10	465.006,00		120,00	465.006,00	24.399,00	650,00	56.674,00	81.073,00	123.433,60	365.514,50	—	—
Entroncamento a Santana	158.563,70	143.328,70	—	—	143.328,70	44.613,00	1.610,00	35.620,00	80.263,00	—	6.627,70	—	—
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	304.887,00	259.078,00	—	—	259.078,00	1.427,00	—	6.223,00	7.650,00	—	—	—	—
Uruguaiana a São Borja	216.658,00	4.929,00	—	—	4.929,00	3.579,00	—	190,00	3.769,00	—		—	—
Uruguaiana a Barra do Quaraim	75.283,80	1.702,00	—	-	1.702,00	15.773,00	145,00	—	15.773,00	1.006,80	—	—	—
Montenegro a Caxias	117.293,71	8.138,00		—	8.138,00	116.701,51	—	—	116.701,51	—	117.191,00	—	—
Rio dos Sinos a Taquara	53.317,00	16.500,00	—	—	16.500,00	53.110,00	—	—	53.110,00	—	—	—	
Taquara a Canela	56.995,60	1.433,00	—	—	1.433,00	47.069,00	—	—	47.069,00	—		—	
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	19.300,00	10.120,00	—	—	10.120,00	19.300,00	—	—	19.300,00	—	—	—	—
Margem do Taquarí a Margem	2.115,00	350,00	—	—	350,00	—	—	—	—	—	—	—	
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30.311,45	1.480,00		—	1.480,00	300,00	—	—	300,00	—	—	—	—
Alegrete a Quaraí	115.385,60	57.476,70		—	57.476,70	11.410,00	—	1.955,00	13.365,00	—	—	—	—
Cruz Alta a Santo Ângelo	109.387,00	29.078,50	—	—	29.078,50	52.697,00	—	5.150,00	57.847,00	—	—	—	—
Santo Ângelo a Esquina	66.598,80	43.217,60	—	—	43.217,60	990,00	—	—	990,00	—	—	—	—
São Sebastião a Dom Pedrito	55.007,70	51.869,00	—	—	54.869,00	15.154,00	—	500,00	15.654,00	—	—	—	—
Basílio a Jaguarão	113.623,99	105.090,00	—	—	105.090,00	33.749,00	600,00	—	33.749,00	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas Fluvial	3.296,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junção a Vila Siqueira	17.283,70	11.540,00	—	—	11.540,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Pôrto Alegre-Vila Nova-Matadouro Modêlo	22.072,00	20,00	—	—	20,00	270,00	—	—	270,00	—	2.259,00		810,00
Totais	3.391.165,44	2.344.702,25	—	502,00	2.344.702,25	1.606.929,14	17.056,00	137.687,00	1.714.616,14	129.590,40	1.292.767,24	126.669,79	810,00

269 — 274

APARELHOS DE DESVIOS

O número de aparelhos empregados em substituição aos em mau estado e na construção de desvios novos, atingiu o total de 44, sendo 39 do tipo de 32 kg., 1 do tipo de 30 kg., 2 do tipo de 25 kg. e 2 do tipo de 20 kg.

OBRAS DE ARTE

Durante o ano foram reparadas 51 pontes e pintadas 25.

Pontilhões: reparados 23 e pintados 2.

Boeiros, reparados 33.

No quadro a seguir estão discriminados, por linha, as quantidades, despesas e custo médio, dos trabalhos executados em obras de arte, durante o exercício relatado.

LINHAS E RAMAIS	N.º de obras	Total das despesas	Custo médio
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	3	1:272$880	424$293
Rio dos Sinos a Taquara	42	22:600$860	538$115
Taquara a Canela	12	4:471$920	372$660
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	2	944$400	472$200
Montenegro a Caxias	8	8:857$480	1:107$185
Ramiz Galvão a Santa Cruz	12	21:368$430	1:780$702
Santa Maria a Pôrto Alegre	131	158:799$930	1:212$823
Alegrete a Quaraí	1	3:553$090	3:553$090
Santa Maria a Uruguaiana	121	228:768$850	1:890$651
Entroncamento a Santana	1	174$480	174$480
São Sebastião a Dom Pedrito	7	9:744$220	1:392$031
Cacequi a Rio Grande	124	131:712$540	1:062$197
Basílio a Jaguarão	23	14:190$990	616$999
Santa Maria a Marcelino Ramos	38	18:297$550	481$514
Cruz Alta a Giruá	11	5:601$370	509$215
Dilermando de Aguiar a São Borja	7	13:702$660	1:957$522
Barra do Quaraím - Itaquí - São Borja	16	14:733$850	920$865
Total e média	559	658:795$500	1:178$525

Inspetoria de conservação de pontes

Infelizmente êsse serviço, tão importante, continua na mesma situação dos anos anteriores, isto é, sem uma assistência permanente por parte de um técnico especializado no assunto.

A conservação que tem sido feita continua a ser assistida pelos Residentes e executada por uma turma com o material indispensável para pequenos reparos e lubrificação dos apôios das vigas metálicas.

BALANÇAS DE PESAR CARROS

Mantiveram-se em funcionamento normal as diversas balanças existentes na rêde, em número de 13, discriminadas conforme a relação abaixo, sendo que sofreram reparações as localizadas em Cruz Alta e Diretor A. Pestana, respectivamente, nas linhas de Santa Maria a Marcelino Ramos e Santa Maria a Pôrto Alegre.

ESTAÇÕES	Comprimento	Capacidade
Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre		
Santa Maria	12,200	50 ton.
Montenegro	12,100	50 ton.
Diretor A. Pestana	12,300	50 ton.
Margem	12,500	50 ton.
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos		
Cruz Alta	12,192	50 ton.
Carasinho	12,190	50 ton.
Passo Fundo	12,100	50 ton.
Linha de Cacequí a Rio Grande		
Bagé	12,100	50 ton.
Pelotas	12,200	50 ton.
Rio Grande	12,200	50 ton.
Linha de Santa Maria a Uruguaiana		
Cacequí	12,100	50 ton.
Ramal de Entroncamento a Santana		
Santana	12,150	50 ton.
Ramal de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves		
Garibaldi	11,800	40 ton.

BRETES E EMBARCADOUROS DE ANIMAIS

Os bretes e embarcadouros existentes na rêde, em número de 47, discriminados abaixo, mantiveram-se durante o ano em perfeito estado de conservação, sendo reparados 5 e pintado 1.

Quilômetro	LOCAL	Brete	Embarcadouro
	Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre		
0+000	Santa Maria	—	embarcadouro
3+716	Otávio Lima	—	embarcadouro
163+483	Pederneiras	brete	—
272+397	Barreto	brete	—
385+135	Diretor A. Pestana	—	embarcadouro
	Linha de Santa Maria a Uruguaiana		
1+947	Inspetor Goulart	—	embarcadouro
44+156	Dilermando de Aguiar	brete	—
67+910	São Lucas	—	embarcadouro
112+890	Cacequí	brete	—
216+798	Palma	brete	—
231+820	Alegrete	—	embarcadouro
273+642	Guassú-Boi	brete	embarcadouro
301+304	Ibirocaí	—	embarcadouro
311+421	Plano Alto	—	embarcadouro
333+953	Carumbé	brete	—
350+735	Pindaí-Mirim	—	embarcadouro
373+743	Uruguaiana	—	embarcadouro
	Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos		
34+799	Val de Serra	brete	—
79+293	São João	—	embarcadouro
84+353	Parada São Luiz	—	embarcadouro
95+881	Tupaceretã	—	embarcadouro
158+571	Cruz Alta	brete	—
258+777	Pinbeiro Marcado	brete	—
378+952	Coxilha	—	embarcadouro
502+274	Viadutos	—	embarcadouro

Quilômetro	LOCAL	Brete	Embarcadouro
	Linha de Cacequí a Rio Grande		
178+609	Tiarajú	brete	—
282+273	São Sebastião	brete	embarcadouro
319+970	Bagé	brete	—
341+265	Charqueada Santo Antônio...	—	embarcadouro
377+718	Candiota	brete	—
406+327	Pedras Altas	brete	—
435+873	Parada Lageado	—	embarcadouro
441+821	Parada Brete Cêrro Chato..	brete	—
498+548	Eng.° Ivo Ribeiro...........	brete	—
567+180	Povo Novo	brete	—
583+069	Quinta	brete	—
	Ramal Dilermando de Aguiar a Jaguarí		
64+679	Taquarichim	brete	—
	Ramal Entroncamento a Santana		
133+905	São Simão	—	embarcadouro
154+689	Côrte	—	embarcadouro
279+454	Santana	brete	—
	Ramal Basílio a Jaguarão		
111+882	Jaguarão	—	embarcadouro
	Ramal Pelotas a Pelotas Fluvial		
2+536	Pelotas Fluvial	brete	—
	Ramal de Uruguaiana a Barra do Quaraím		
	Parada Francisco Borges....	—	embarcadouro
	Barra do Quaraím...........	brete	—
	Ramal Uruguaiana a São Borja		
	Olavo Barreto Viana.........	—	embarcadouro
	Ibicuí	—	embarcadouro
	São Borja	—	embarcadouro

GIRADORES

O funcionamento dos 18 giradores existentes, que se discriminam a seguir, foi normal.

SITUAÇÃO	Comprimento
Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre	m.
Cachoeira	13,90
Pôrto Alegre	13,90
Linha de Santa Maria a Uruguaiana	
Alegrete	14,00
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos	
Carasinho	14,00
Capo-Erê	14,00
Marcelino Ramos	25,00
Linha de Cacequí a Rio Grande	
Ibaré	14,00
Bagé	25,00
Pedras Altas	14,00
Pelotas	16,00
Ramal Costa do Mar	
Marítima	12,00
Beira Mar	6,50
Ramal de Entroncamento a Santana	
Rosário	14,00
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara	
Hamburgo Velho	14,00
Taquara	13,00
Ramal de Taquara a Canela	
Quilômetro 41	6,50
Quilômetro 44	6,50
Ramal de Ramiz Galvão a Santa Cruz	
Santa Cruz	13,85

TRIÂNGULOS DE REVERSÃO

No decorrer do ano foi construído um triângulo em Biboca, na linha de Cacequí a Rio Grande.

Os existentes, que, com suas dimensões figuram na relação a seguir, mantiveram-se em bom estado de conservação.

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Santa Maria a Pôrto Alegre			
Santa Maria	recinto	esquerdo	ligado
Jacuí	fora	direito	—
Ramiz Galvão	—	esquerdo	106,00
João Rodrigues	fora	"	100,00
Santo Amaro	"	"	40,00
Margem do Taquarí......	recinto	direito	ligado
Barreto	fora	direito	ligado
Montenegro	"	esquerdo	"
Rio dos Sinos............	recinto	"	"
Diretor A. Pestana.......	"	direito	98,00
Santa Maria a Uruguaiana			
Canabarro	recinto	esquerdo	96,33
Dilermando de Aguiar....	fora	direito	ligado
Cacequí	recinto	esquerdo	"
Tigre	"	"	morta
Guassú-Boi	"	"	100,00
Uruguaiana	"	"	ligado
Entroncamento a Santana			
Entrocamento	recinto	esquerdo	ligado
Santana	"	"	"
Cacequí a Rio Grande			
São Gabriel	recinto	direito	87,00
São Sebastião	"	"	ligado
Parada Augusto Duprat..	"	esquerdo	150,00
Seival	"	"	27,00
Biboca	"	"	ligado
Cêrro Chato	"	direito	49,00
Eng.° Ivo Ribeiro.........	"	"	42,80

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Junção	recinto	direito	ligado
Rio Grande	"	"	ligado
Marítima	fora	"	"
Ramal Costa do Mar			
Vila Siqueira	recinto	direito	94,00
Santa Maria a Marcelino Ramos			
Pinhal	recinto	direito	81,00
Val de Serra.............	"	"	morta
Tupaceretã	"	esquerdo	60,00
Cruz Alta	"	direito	43,80
Santa Bárbara	"	esquerdo	31,60
Pinheiro Marcado	fora	direito	149,00
Passo Fundo	recinto	"	33,80
Boa Vista do Erechim....	fora	esquerdo	83,00
Cruz Alta a Giruá			
Alto União	recinto	direito	70,00
Ijuí	"	"	50,00
Santo Ângelo	"	esquerdo	34,00
Giruá	"	"	ligado
Montenegro a Caxias			
Carlos Barbosa	fora	esquerdo	49,00
Caxias	"	"	64,00
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves			
Garibaldi	recinto	esquerdo	90,00
Bento Gonçalves	"	direito	80,00
Alegrete a Quaraí			
Severino Ribeiro	recinto	esquerdo	43,05
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja			
Jaguarí	recinto	esquerdo	86,00

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
São Sebastião a Dom Pedrito			
Dom Pedrito	recinto	esquerdo	25,00
Basílio a Jaguarão			
Basílio	fora	direito	62,00
Jaguarão	recinto	"	52,00
Taquara a Canela			
Taquara	fora	esquerdo	ligado
Canela	recinto	direito	"
Uruguaiana a São Borja			
Ibicuí	recinto	direito	—
Tuparaí	"	esquerdo	—
Recreio	"	"	—
São Borja	"	direito	—
Uruguaiana a Barra do Quaraím			
Barra do Quaraím........	recinto	direito	—

CÊRCAS

As cêrcas marginais à linha tiveram boa conservação, tendo sido feitas reparações num total de 1.506.373 metros lineares, ao passo que, em 1938, foram executadas em ... 1.811.136 metros lineares.

O decréscimo verificado atingiu, pois, a 304.763 metros lineares.

Foram reconstruídos 502 metros lineares de cêrcas.

Não houve construção de cêrcas novas.

A extensão total das linhas cercadas ao têrmo de 1939, alcançou 2.344.702,25 metros lineares.

No quadro que consta da página seguinte está demonstrada, por linha, a extensão de cêrcas reparadas e reconstruídas em 1939, com os respectivos materiais empregados.

ersas, durante o ano de 1939

DES	RECONSTRUÇÃO				
	MATERIAL EMPREGADO				
	Aran mpos	Tramas	MOIRÕES		
			Madeira	Trilho	Pedra
	ml.p.	P.	P.	P.	P.
Santa Ma	—	—	—	—	—
Santa Ma	[illegible]	—	—	41	—
Santa Ma	40	120	—	—	—
Variante	—	—	—	—	—
Cacequí a	[illegible]	47	14	—	—
Entroncar	—	—	—	—	—
Dilermand Borja	—	—	—	—	—
Uruguaian	—	—	—	—	—
Uruguaian	—	—	—	—	—
Montenegr	—	—	—	—	—
Rio dos Si	—	—	—	—	—
Taquara a	—	—	—	—	—
Carlos Bar	—	—	—	—	—
Margem do	—	—	—	—	—
Ramiz Galv	—	—	—	—	—
Alegrete a	—	--	—	—	—
Cruz Alta a	—	—	—	—	—
Santo Ânge	—	—	—	—	—
São Sebasti	—	—	—	—	—
Basílio a Ja	—	—	—	—	—
Pelotas a P	—	—	—	—	—
Junção a Vi	—	—	—	—	—
Ildefonso Pi	—	—	—	—	—
Totais	1.	167	14	41	—

Extensão em metros das cêrcas reparadas e reconstruídas, com os respectivos materiais, nas diversas linhas, durante o ano de 1939

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	REPARAÇÃO							RECONSTRUÇÃO						
	Serviço feito	MATERIAL EMPREGADO						Serviço feito	MATERIAL EMPREGADO					
		Arame	Grampos	Tramas	MOIRÕES				Arame	Grampos	Tramas	MOIRÕES		
					Madeira	Trilho	Pedra					Madeira	Trilho	Pedra
	ml.	ml.	P.	P.	P.	P.	P.	ml.	ml.	P.	P.	P.	P	P.
Santa Maria a Pôrto Alegre	243.259	53.307	68.704	3.588	284	—	362	—	—	—	—	—	—	—
Santa Maria a Uruguaiana	573.893	61.168	118.290	6.623	7.014	148	—	82	725	—	—	—	41	—
Santa Maria a Marcelino Ramos	34.420	3.530	6.230	42	421	—	—	300	306	240	120	—	—	—
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	38.842	10.215	9.583	564	1.041	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cacequi a Rio Grande	288.230	68.140	27.079	10.697	3.572	81	199	120	920	—	47	14	—	—
Entroncamento a Santana	193.022	19.260	39.006	—	2.000	60	—	—	—	—	—	—	—	—
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	58.381	9.364	8.741	1 247	308	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana a São Borja	11.792	7.640	3.824	134	491	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana a Barra do Quaraim	1.037	1.350	1.030	—	204	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montenegro a Caxias	490	1.970	—	64	—	44	3	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos a Taquara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taquara a Canela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carlos Barbosa a Bento Gonçalves	300	750	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Margem do Taquari a Margem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramiz Galvão a Santa Cruz	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete a Quaraí	1 480	380	1.480	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cruz Alta a Santo Ângelo	1.650	20	700	150	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santo Ângelo a Esquina	5.180	1.620	1.330	—	281	—	—	—	—	—	—	—	—	—
São Sebastião a Dom Pedrito	2.450	60	—	120	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Basilio a Jaguarão	45.170	9.631	182	502	763	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pelotas a Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junção a Vila Siqueira	6 544	435	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ildefonso Pinto a Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totais	1.506.373	248.843	286.179	23.786	16.572	333	564	502	1 951	240	167	14	41	—

EDIFÍCIOS

As despesas realizadas, durante o exercício de 1939, com trabalhos diversos, executados em edifícios, atingiram a .. 1.245:529$800.

O quadro a seguir, discrimina, por linha, o número de obras com as respectivas despesas e custo médio.

LINHAS E RAMAIS	N.º de obras	Total das despesas	Custo médio da obra
Rio dos Sinos a Canela	25	19:208$350	768$334
Montenegro a Caxias	33	32:671$990	990$060
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	19	12:963$050	682$265
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	21	5:285$220	251$677
Ramiz Galvão a Santa Cruz ..	4	7:596$590	1:899$147
Santa Maria a Pôrto Alegre ..	211	377:776$350	1:790$409
Santa Maria local (Vila Belga)	64	45:098$740	704$667
Entroncamento a Santana	36	24:739$150	687$198
Santa Maria a Uruguaiana ...	269	159:161$940	591$680
Alegrete a Quaraí	15	4:784$360	318$957
Barra do Quaraím-Itaquí-São Borja	56	54:099$150	966$056
São Sebastião a Dom Pedrito .	8	5:199$610	649$951
Basílio a Jaguarão	27	12:596$750	466$546
Cacequí a Rio Grande	233	212:314$710	911$221
Junção a Vila Siqueira	6	1:277$430	212$905
Cruz Alta a Esquina	39	38:579$790	989$225
Santa Maria a Marcelino Ramos	192	147:109$240	766$193
Dilermando de Aguiar a São Borja	59	85:067$380	1:441$820
Totais	1.347	1.245:529$800	924$669

Desinfeção de edifícios

Em 1939, foram desinfetados 696 edifícios, serviço êsse no qual foram empregados 567 litros de formol.

ACESSÓRIOS DE LINHA

Nos serviços de conservação da linha e na construção e aumento de desvios foram utilizados, em 1939, os seguintes acessórios de linha:

Grampos de linha	938.041
Tirefonds	167.230
Talas de junção	46.903
Parafusos de trilho	450.004
Arruelas de parafusos	320.712
Parafusos de desvio	4.306
Selas de apôio	3.035
Cunhas para dormentes de aço	3.342
Solas de madeira de lei	5.918
Apara-choques	3
Retensores	200
Corações de aparelhos de desvios	13
Lanças de aparelhos de desvios	6
Contra-lanças de aparelhos de desvios	2
Coussinetes de aparelhos de desvios	112
Tirantes de aparelhos de desvios	118
Caixas de manobra	20
Protetores de lanças	46

O emprêgo dêsses acessórios de linha e, ainda, de aparelhos de desvios, por mês, durante o ano de 1939, estão discriminados no quadro anexo.

e
29

Quantidade e espécie de materiais empregados na reparação da linha

MÊSES	Grampos de trilhos	Tirefonds	Talas de junção	Parafusos de trilhos	Arruelas de parafusos	Parafusos de desvio	Selas de apôio	Cunhas para dormentes de aço	Solas de madeira de lei	Apara-choques	Retensores
	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.
Janeiro	68.707	13.777	4.601	41.270	32.720	150	314	65	—	1	—
Fevereiro	51.711	11.552	2.827	38.143	19.996	369	331	98	—	—	—
Março	66.186	16.039	4.955	38.247	34.116	636	749	—	1.416	—	—
Abril	80.850	15.725	7.438	41.525	30.264	328	724	432	—	—	—
Maio	81.907	10.777	5.483	45.397	29.137	475	64	128	—	—	—
Junho	98.321	12.410	3.469	36.040	25.077	303	198	788	—	—	—
Julho	97.966	8.978	3.259	37.426	23.332	435	—	—	—	—	—
Agôsto	111.110	18.561	4.974	42.532	29.965	382	615	—	3.802	1	—
Setembro	90.571	18.181	3.668	41.660	26.683	475	—	—	700	—	—
Outubro	65.397	14.490	3.193	38.992	31.271	360	—	185	—	1	—
Novembro	60.458	10.712	1.704	24.558	16.935	263	40	240	—	—	—
Dezembro	74.857	15.998	1.332	25.114	20.916	130	—	1.406	—	—	200
Totais	938.041	167.230	46.903	450.004	320.712	4.306	3.035	3.342	5.918	3	200

291 — 298

e aumento de desvios, etc., durante o ano de 1939

APARELHOS DE DESVIOS				Corações de aparelhos de desvios	Lanças de aparelhos de desvios	Contra-lanças de aparelhos de desvios	Coussinetes de aparelhos de desvios	Tirantes de aparelhos de desvios	Caixas de manobra	Protetores de lanças
Tipo 20 Kg. P.	Tipo 25 Kg. P.	Tipo 30 Kg. P.	Tipo 32 Kg. P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.	P.
—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2	—	—	—	8	6	5	—
—	1	—	2	3	2	—	18	2	1	—
—	—	—	4	1	1	—	19	7	1	—
2	—	—	1	3	2	—	—	—	—	—
—	—	—	6	—	—	2	4	3	1	—
—	—	—	5	—	—	—	10	36	—	11
—	—	1	3	—	—	—	4	26	—	33
—	—	—	6	5	—	—	—	3	1	2
—	—	—	—	—	1	—	—	4	2	—
—	—	—	3	—	—			26	7	—
—	—	—	3	1	—	—	49	5	2	—
2	2	1	39	13	6	2	112	118	20	46

INSTALAÇÕES HIDRAULICAS

Obras novas

Além de outros de menor importância, foram executados os seguintes serviços:

Montagem de instalações a vapor em Espinilho, Lima Brandão, Álvaro Nunes Pereira e instalação de um motor a explosão em Santiago.

Montagem de 6 bombas a mão na Variante Barreto a Diretor A. Pestana, para o abastecimento das casas de turma; de uma bomba a mão em Gramado, para o fornecimento dágua aos aparelhos sanitários do público e da moradia do agente; de uma bomba-relógio na estação de Itapitocaí, para o abastecimento da estação e da moradia do agente.

Reforma completa da instalação sanitária do público, na estação de São Leopoldo.

Construção de uma instalação sanitária na estação de Rio dos Sinos, para o público e para a moradia do agente. O conjunto compõe-se de um W. C., uma patente "turca", 1 lavatório, 1 mitório, 1 chuveiro e uma fossa O. M. S.

Construção de uma instalação sanitária, para o público e para o agente, na estação de Esteio. A água é recalcada por meio de bomba a mão, para uma caixa sôbre colunas de trilho.

Montagem de uma caixa de 100 m.^{3}, em Uruguaiana (em substituição à de 30 m.^{3}); uma de 11 m.^{3}, em Vinte Pinheiros; uma de 50 m.^{3}, em Coxilha (em substituição à de 30 m.^{3}).

A capacidade da caixa de Carumbé foi aumentada de 28 para 43 m.^{3}. Em Santiago, foi montada uma caixa de 7 m.^{3}, de madeira. Acha-se em andamento a montagem das caixas de Taquara (100 m.^{3}) e de São Borja (30 m.^{3}).

Em razão da nova estação de Carasinho, foi feita a mudança de posição dos 2 hidrantes automáticos.

Está sendo montada uma coluna-hidrante no km. 0,6 da linha da Serra, para abastecimento dos trens de carga que, do km. 2, se dirigem para Cruz Alta e viceversa.

Pintura

Durante o ano foram pintados 17 hidrantes, 15 máquinas diversas, 33 reservatórios e caiadas duas tôrres de alvenaria de tijolo.

Sinais elétricos

Atualmente temos 38 reservatórios munidos de sinais elétricos, instalados nos seguintes pontos da rêde.

Navegantes, Pôrto Batista, Rio dos Sinos, Sapiranga, Montenegro, Caxias, Barreto, Monte Alegre, Ramiz Galvão, Jacuí, Pinhal, Tupaceretã, Cruz Alta, Porongos, Cruzinha, Carasinho, Passo Fundo, Coxilha, Barro, Marcelino Ramos, Alto da União, Giruá, Esquina, Santa Maria, Umbú, Pelotas, Ivo Ribeiro, Bagé, Junção, Azevedo Sodré, Tiarajú, Jaguarão, Santana, Cacequí, Alegrete, Guassú-Boi, Augusto Duprat, Candiota.

Acidentes

Por falta dágua atrasaram-se 28 trens.

Despesas

As despesas com os trabalhos executados nas instalações hidráulicas, no ano de 1939, com o número de obras e custo médio, por linha, estão relacionadas no quadro a seguir.

LINHAS E RAMAIS	N.º de obras	Total da despesa	Custo médio
Pôrto Alegre a Vila Nova	5	959$580	191$916
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	12	3:555$010	296$250
Rio dos Sinos a Canela	15	10:499$420	699$961
Montenegro a Caxias	14	9:209$560	657$825
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	3	697$830	231$277
Ramiz Galvão a Santa Cruz ..	2	249$830	124$915
Santa Maria a Pôrto Alegre ..	92	108:082$000	1:174$804
Santa Maria a Uruguaiana ...	56	59:184$980	1:056$874
Barra do Quaraím-Itaquí-São Borja	26	13:657$430	525$285
Entroncamento a Santana	25	4:887$870	195$514
Alegrete a Quaraí	5	545$490	109$098
São Sebastião a Dom Pedrito .	8	2:326$430	290$803
Basílio a Jaguarão	14	4:697$190	335$513
Cacequí a Rio Grande	116	79:965$290	689$355
Junção a Vila Siqueira	2	216$800	108$400
Cruz Alta a Esquina	19	5:841$180	307$430
Santa Maria a Marcelino Ramos	97	67:307$200	693$888
Dilermando de Aguiar a São Borja	51	22:876$310	448$555
Total	562	394:759$400	702$418

Fornecimento dágua aos trens

O fornecimento dágua aos trens atingiu a 4.026.893 metros cúbicos, na importância de

1.055:034$000 e

seu custo médio foi de

0$261.

Em 1938, a quantidade atingiu a 3.987.496 metros cúbicos, ao preço de

992:032$000 e

custo médio de

0$249.

A diferença para mais, em 1939, para a quantidade dágua bombada foi de 39.397 metros cúbicos, razão por que a despesa também aumentou em 63:002$000, comparada com a de 1938.

O quadro a seguir discrimina, por mês, o volume dágua fornecida aos trens, em 1939, com as respectivas despesas e custo médio.

Janei
Fever
Março
Abril
Maio
Junho
Julho
Agôst
Setem
Outub
Novem
Dezem
To
To
Di

303 — 3

Água fornecida aos trens, em 1939

MESES	Volume d'água m³	DESPESAS FEITAS COM						Custo do m³ dágua bombada
		Material	Energia elétrica	Hidráulicas municipais	Arrendamentos	Pessoal	Total	
Janeiro	353.912	38:398$000	7:796$000	3:576$000	1:650$000	39:451$000	90.781$000	0$256
Fevereiro	320.610	33:587$000	7:200$000	5:603$000	1:650$000	39:269$000	87:309$000	0$272
Março	356.161	36:493$000	8:801$000	5.886$000	1:650$000	39.919$000	92:719$000	0$253
Abril	338.777	35:398$000	7:951$000	5:572$000	1:650$000	39:868$000	90:439$000	0$266
Maio	349.421	33:652$000	9:418$000	1:983$000	1:650$000	39:540$000	89:243$000	0$255
Junho	336.888	31:490$000	8:504$000	6:964$000	1:650$000	39:904$000	88:512$000	0$262
Julho	334.113	32:427$000	8:880$000	4:239$000	1.650$000	39:915$000	87:111$000	0$260
Agôsto	331.033	33:793$000	9:061$000	4:992$000	1:710$000	39.672$000	89:228$000	0$267
Setembro	317.254	31:306$000	7:221$000	6:836$000	1:710$000	39:863$000	86:936$000	0$274
Outubro	324.099	31:055$000	6:180$000	4:529$000	1:310$000	39:585$000	82:659$000	0$255
Novembro	315.877	30:545$000	6:100$000	5:129$000	1:310$000	40:238$000	83:322$000	0$262
Dezembro	345.748	32:651$000	6:845$000	6:151$000	1:310$000	39:788$000	86:745$000	0$251
Total 1939....	4.026.893	400:705$000	93.957$000	64:460$000	18:900$000	477:012$000	1.055:034$000	0$261
Total 1938....	3.987.496	365:990$000	102:264$000	45:187$000	17.826$000	460:765$000	992:032$000	0$249
Diferenças ...	+ 39.397	- 34:715$000	-- 8:307$000	+ 19:273$000	+ 1:074$000	+ 16.247$000	+ 63:002$000	+ 0$012

TRENS DE LASTRO

Durante o ano trabalharam no serviço ativo, 27 trens de lastro, a saber:

8, empregados no transporte de pedra britada para o lastramento da linha, e

19, no transporte de diversos materiais para conservação da linha, compreendidos nestes os empregados no transporte e distribuição de dormentes.

A situação, no fim do ano, dos trens de lastro, distribuídos pelas Residências, era a seguinte:

1.ª Residência	2
2.ª Residência	1
3.ª Residência	4
4.ª Residência	4
5.ª Residência	4
6.ª Residência	2
7.ª Residência	2
8.ª Residência	1
9.ª Residência	2
10.ª Residência	3
11.ª Residência	2
Total	27

O percurso total dos trens de lastro, em 1939, atingiu a 470.352 km. e o lastro transportado foi de 509.336 toneladas.

A despesa total com a manutenção dêsses trens, foi de 1.485:429$400.

SECÇÃO TÉCNICA

A Secção Técnica da 4.ª Divisão elaborou, em 1939, os projetos e orçamentos de serviços novos e de conservação ordinária que estão resumidos, por suas naturezas, no demonstrativo seguinte:

NATUREZA DO SERVIÇO	Projetos e orçamentos feitos	Totais dos orçamentos
Construção e aumento de edificios......	40	210:593$480
Reparação em edifícios................	106	513:636$632
Construção de linhas para a Viação Férrea e particulares..................	32	646:364$114
Reparação de linhas da Viação Férrea e particulares	53	245:956$081
Construção de passagens de nivel......	13	47:010$914
Instalação sanitária e hidráulica.......	54	52:880$103
Serviços em "Fundo de Melhoramentos"	7	21.619:412$520
Serviços diversos	42	227:934$987
Total.......................	347	23.563:788$831

CADASTRO E PATRIMÔNIO

No decurso do ano a tarefa empreendida foi relativamente pequena, limitando-se unicamente à conservação do arquivo existente.

FÁBRICA DE TUBOS DE CIMENTO

No ano de 1939 manteve-se em funcionamento normal a fábrica de tubos de cimento armado, existente no km. 3,700 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

Demonstra o quadro a seguir a produção de artefactos de cimento e respectiva despesa, durante o ano de 1939, em comparação com as do ano anterior.

DESIGNAÇÃO	Totais em 1939	Totais do ano anterior	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Tubos de dreno de 0,15 m.	204	222	—	18
Tubos de dreno de 0,20 m.	—	33	—	33
Tubos de dreno de 0,30 m.	445	540	—	95
Tubos de dreno de 0,45 m.	381	332	49	—
Tubos de dreno de 0,60 m.	51	109	—	58
Tubos de dreno de 0,80 m.	18	77	—	59
Tubos de dreno de 1,00 m.	387	286	101	—
Tubos de dreno de 1,40 m.	78	73	5	—
Tampas de cimento de 1,00 m.	22	—	22	—
Jogos de alas para boeiro	2	4	—	2
Calhas de cimento de 0,30 m.	119	145	—	26
Fundos de cimento de 0,30 m.	26	—	26	88
Tubos de dreno de 1,00 × 0,50 m.	—	88	—	—
Bocal de cimento de 0,30 m.	26	—	26	—
Bocal de cimento de 1,00 m.	2	—	2	—
Totais	1.761	1.909	231	379
Materiais				
Cimento em sacos	2.375	2.709	—	334
Areia m³	293, 5	372, 5	—	79
Ferro de 6 mm. kg.	13.341	11.196	2.145	—
Ferro de 1 mm. kg.	69, 90	76, 62	—	14, 72
Despesas com materiais	33:261$700	45:170$100	—	11:908$400
Despesas com pessoal	28:187$400	32:133$300	—	3:945$900
Total geral	61:449$100	77:303$400	2.145	15:854$300

Verifica-se, assim, que houve, em 1939, um decréscimo na produção de artefactos de cimento com o que também diminuiu a respectiva despesa.

O custo médio da peça produzida pela fábrica de tubos de cimento também acusou, em 1939, regular baixa, em comparação com o ano anterior, como se verifica a seguir:

DESIGNAÇÃO	ANOS		CUSTO DA PEÇA		Em 1939		
					Despesas para menos	Preço da peça	
	1938	1939	1938	1939		Para +	Para —
Material	45:170$100	33:261$700	23$661	18$887	11:908$400	—	4$774
Pessoal	32:133$300	28:187$400	16$833	16$007	3:945$900	—	0$826
Total	77:303$400	61:449$100	40$494	34$894	15:854$300	—	5$600
Produção	1.909	1.761	—	—	—	—	—

AUTOS DE LINHA

Os autos de linha da 4.ª Divisão percorreram, nos diversos serviços de inspeção da linha, durante o exercício de 1939, 260.502 quilômetros, contra 254.503, em 1938, ou sejam 5.999 quilômetros a mais em relação ao ano anterior.

A despesa com os autos de linha atingiu a 75:820$923, ou sejam mais 2:713$278 que a do ano anterior, que orçou em 73:107$645.

O custo médio do quilômetro percorrido, em 1939, pelos autos de linha, também foi inferior ao do ano anterior ($299), em $007, pois atingiu, apenas, a $292.

O quadro anexo demonstra os percursos quilométricos, consumos de gasolina e despesas efetuadas com os autos de linha, no exercício passado.

31

Custo quilométrico das viagens dos autos de linha

Ns. dos autos	RESIDÊNCIAS		Quilometragem	Gasolina gasta em litros	Despesas com materiais	Despesas com pessoal	Despesas totais	Quilômetros por litro de gasolina	Custo quilométrico com materiais	Custo quilométrico total	Meses de funcionamento
								Km.			
Chv	Chefia da linha..........		11.826	1.938,500	2:973$615	1:321$496	4:295$111	6,100	0$251	0$363	12
11	1.ª Residência		4.430	404,000	638$957	535$431	1:174$388	10,965	0$144	0$265	8
12	2.ª Residência		19.758	2.105,686	3:420$434	1:723$025	5:143$459	9,383	0$173	0$275	12
13	3.ª Residência		18.898	2.733,000	4:290$602	1:657$063	5:947$665	6,914	0$227	0$314	12
14	4.ª Residência		21.448	2.908,898	4:720$667	2:234$820	6:955$487	7,373	0$215	0$324	12
15	5.ª Residência		22.518	2.893,044	4:430$354	2:589$841	7:020$195	7,783	0$196	0$311	12
16	6.ª Residência		26.323	3.211,000	4:972$372	2:409$384	7:381$756	8,197	0$188	0$280	12
17	7.ª Residência		25.602	3.203,000	5:080$619	2:494$384	7:575$003	7,993	0$198	0$295	12
18	8.ª Residência		28.963	3.657,900	6:217$399	2:592$882	8:810$281	7,917	0$214	0$304	12
19	9.ª Residência		18.705	2.330,000	3:559$179	1:814$636	5:373$815	8,027	0$190	0$287	11
20	10.ª Residência		27.188	2.618,000	4:070$811	3:385$868	7:456$679	10,385	0$149	0$274	12
21	11.ª Residência		24.845	2.309,000	3:541$132	2:314$676	5:855$808	10,760	0$142	0$235	12
10	Inspetoria hidráulica....		9.998	943,700	1:550$646	980$630	2:531$276	10,594	0$155	0$253	10
	Totais		260.502	31.255,728	49:466$787	26:354$136	75:820$923	8,334	0$189	0$292	—
	Totais em 1938......		254.503	30.692,268	45:315$588	27:798$054	73:107$645	8,559	0$183	0$299	—
	Diferença em 1939	+	5.999	563,460	4:151$199	—	2:713$278	775	0$006	—	—
		—	—	—	—	1:443$918	—	—	—	0$007	—

OBRAS POR CONTA DO "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

No decorrer de 1939, a 4.ª Divisão despendeu a importância de

2.749:640$300

com os diversos serviços que executou por conta do "Fundo de Melhoramentos", cujos trabalhos e despesas, parciais, estão discriminados no quadro anexo.

OBRAS POR CONTA DA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

Durante o ano relatado foi levada a débito da conta Subvenção de 200.000:000$000, concedida pela União, para reaparelhamento da Viação Férrea, de acôrdo com o decreto lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, a importância de

3.844:146$200,

proveniente da execução de vários serviços que constam discriminadamente, por linhas e despesas parciais, nos quadros anexos.

331 — 336

Despesa feita em "Fundo de Melhoramentos" durante o ano de 1939

DESIGNAÇÃO DA OBRA	DESPESAS DO ANO				Despesa anterior a 1939	Créditos	TOTAL GERAL	Despesa autorizada ou orçada	OBSERVAÇÕES
	Materiais	Pessoal	Diversos	TOTAL					
Linha Santa Maria a Pôrto Alegre									
Linhas, prolongamento da plataforma e calçamento da estação de Santa Maria		452$000	—	452$000	461:313$050	497$100	461:267$650	497:413$323	Decreto 2.239 de 3-1-38
Oficina de carros e vagões no km. 3 + 700 — Pôrto Alegre	773$700	—	—	773$700	2.622:630$330	—	2.623:404$030	3.217:728$257	Decreto 23.608 de 29-7-33
Pôsto de abastecimento de carvão no km. 252 + 330	3.109$300	—	11:147$200	14:256$500	189:762$400	489$600	203:529$300	—	Não tem pedido
Instalação de um girador em Cachoeira	98:636$000	—	—	98:636$000	2:203$200	—	100:839$200	176:662$600	Decreto 3.055 de 12-9-38
Instalação hidráulica em Santo Amaro	—	—	44$900	44$900	—	—	44$900	125:587$639	Decreto 3.263 de 12-11-38
Dormitório para o pessoal de trens em Jacuí	399$800	2:185$000	100$500	3:285$300	1:717$050	—	5.002$350	15:199$699	Decreto 21.[illegible] de 6-4-34
Ramal de Montenegro a Caxias									
Desvio de cruzamento e casa do encarregado no km. 110 + 150 — Caxias	14:084$900	12:970$300	26:291$400	53:346$600	1.664$800	1:73[illegible]$800	56:280$600	59:362$321	Decreto 3.176 de 17-10-38
Calçamento do recinto da estação de Caxias	—	—	8:317$100	8:317$100	62:038$000	—	70:355$100	99:908$973	Decreto 1.491 de 12-3-37
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara									
Nova instalação hidráulica em Taquara	6.802$500	3:011$800	42$800	9:857$100	40:453$900	9:857$100	40:453$900	200:540$191	Decreto 1.572 de 9-1-39
Linha Santa Maria a Marcelino Ramos									
Instalação hidráulica no km. 2 + 650	—	—	6.782$100	6.782$100	100:639$320	—	107:421$420	113:500$556	Decreto 3.485 de 26-12-38
Nova estação e armazém em Carasinho	735$400	6:030$000	145:652$500	152:417$900	286:424$100	[illegible]4:223$300	384:618$700	497:618$237	Decreto 1.864 de 6-8-37
Linhas novas, balança, girador e outras obras em Carasinho	108:472$700	3:514$900	18:532$000	130:519$600	187$500	130:707$100		1.011:151$[illegible]	Decreto 2.74[illegible] de 1[illegible]-39
Emprêgo de materiais especiais de linha no trecho Santa Maria-Passo Fundo		55$500	44$000	[illegible]	9:017$700	8:848$500	300$100	878:392$[illegible]	Decreto [illegible] de 26-11-38
Ampliação da instalação hidráulica de Coxilha	848$800	337$500	199$200	1:385$500	38:279$100	—	39.664$600	68.378$022	Decreto 329 de 6-9-37
Instalação sanitária de Passo Fundo	—	—	1:573$400	1:573$400	11:317$700	—	12:891$100	11:374$495	Decreto 1.[illegible] de [illegible]-37
Desvio para carregamento no km. 354 + 550,45	—	—	321$100	321$100	11:435$000	—	11.756$100	11.997$832	Decreto 1.445 de [illegible]-37
Desvio para carregamento no km. 354 + 031	—	—	403$900	403$900	11.698$200	—	12:102$100	22.034$055	Decreto 1.446 de 1[illegible]-37
Desvio para carregamento no km. 356 + 072	—	—	241$100	241$100	11:643$100	—	11:884$200	19:243$221	Decreto 1.147 de 1[illegible]-37
Desvio para carregamento no km. 382 + 037,25	—	—	1:038$600	1:038$600	10.026$000	—	11:064$600	19:036$8[illegible]	Decreto 1.794 de [illegible]-7-37
Linha Santa Maria a Uruguaiana									
Montagem da caixa d'água de Alegrete	1:749$200	—	702$600	2:451$800	38:621$410	2:451$800	38:621$410	178:032$703	Decreto 23.209 de 17-1-33
Balança de pesar gado em Guassú-Boi	—	955$100	174$000	1:129$100	49:816$900	—	50:946$000	62:349$315	Decreto 2.183 de 17-12-37
Desvio de cruzamento no km. 83 + 750	—	—	42$800	42$800	—	—	42$800	14:616$231	Decreto 3.463 de 17-12-38
Casa para o encarregado da parada Benedito Ottoni — Km. 6 + 384	138$300	1.202$100	360$000	1:700$400	8:092$200	—	9:792$600	18:853$227	Decreto 18.8[illegible] de 11-6-29
Casas para o pessoal da Turma 50 — Km. 96 + 190	—	—	36$700	36$700	—	—	36$700	108:165$835	Decreto 3.197 de 24-10-38
Edifícios para armazéns, depósitos e oficinas em Cacequí	64:225$500	105:516$200	25:188$300	194:930$000	38$800		194:968$800	355.932$593	Decreto [illegible]05 de 12-9-38
Ramal Dilermando de Aguiar a São Borja									
Construção do trecho de Jaguarí a São Borja	—	—	677:136$100	677:136$100	4.581.647$520	—	5.25[illegible]$62[illegible]	—	Aviso 2.459 de 13-12-33
Ramal Dom Pedrito a Santana									
Construção do ramal Dom Pedrito a Santana	—	—	649.665$400	649:665$400	186:581$700	36$500	836:210$600		Decreto 2.8[illegible] de 17-7-34
Linha de Cacequí a Rio Grande									
Instalações sanitárias e coberta da plataforma da estação Basilio		—	42$800	42$800		—	42$800	21:009$200	Decreto [illegible] de 21-1-39
Desvio e brete na estação de Eng.º Ivo Ribeiro	15:795$800	7.340$500	—	23:136$300	3:875$300	23$800	26:987$800	55:429$215	Decreto 2.659 de [illegible]-5-38
Substituição de trilhos e aparelhos de desvio no trecho de Cacequí a São Sebastião	—	14:079$800	—	14:079$800	185:344$200	—	199.424$000	—	Pedido em [illegible]
Rêde de distribuição e caixa d'água do Rio Grande	—		42$800	42$800	20:418$410	—	20:461$210	58:[illegible]$545	Decreto 3.580 de 9-1-39
Desvio de cruzamento na parada Santo Antônio		—	30$600	30$600	13$000	—	43$600	[illegible]:775$198	Decreto [illegible] de 4-1-35
Aumento e modificação na estação Pedras Altas	257$300		—	257$300	17:591$380	99$200	17:749$480	21:312$425	Decreto 23.907 de 23-2-34
Instalações sanitárias no Depósito de Locomotivas em Ivo Ribeiro	—	—	405$800	405$800	17:567$500	189$300	17:784$000	[illegible]:976$902	Decreto 1.250 de 11-12-36
Ramal Basilio a Jaguarão									
Instalação carneiro hidráulico na estação Cândido Freitas		—	42$800	42$800	—	—	42$800	21:228$[illegible]11	Decreto [illegible] de 9-1-39
Melhoramentos na estação de Herculano de Freitas	—		30$600	30$600	26$500	—	57$100	9:494$531	Decreto 1.513 de [illegible]-1-37
Aumento de linhas em Basilio	—		967$500	967$500	38:590$800	—	39:558$300	46:979$0[illegible]8	Decreto 1.429 de 29-1-37
Linha Barra do Quaraim-Itaqui-São Borja									
Construção de cêrcas ao longo da linha	1:99[illegible]	96[illegible]	27$000	2:986$200	48:854$800	—	51:841$000	2[illegible]:155:127$720	Decreto 134 de 26-4-35
Lastramento da linha com pedra britada	62[illegible]	[illegible]:319$700	—	2:381$800	210:861$600	—	213:243$400	—	Decreto 134 de 26-4-35
Substituição de dormentes	13:[illegible]	[illegible]:888$900	503$300	69:17[illegible]$800	1.600:195$680	—	1.669.369$480	—	Decreto 134 de 26-4-35
Instalações hidráulicas	[illegible]	1.198$100	[illegible]48$600	2:206$[illegible]	64:220$3[illegible]0	—	66:426$360	—	Decreto 134 de 26-4-35
Reparação geral das casas de turma	1:840[illegible]	2:447$400	1:527$600	9:841$700	1[illegible]1:747$[illegible]0	—	111:589$600	—	Decreto 134 de 26-4-35
Reparação geral das estações, paradas e casas	13.6[illegible]	4:614$500	3:757$200	22:029$900	19[illegible]:190$900	—	212:220$800	—	Decreto 134 de 26-4-35
Reparação geral de obras de arte	1:79[illegible]	[illegible]:594$900	1:114$200	9:[illegible]	56:561$500	—	66:361$800	—	Decreto 134 de 26-4-35
Alargamento de cortes e aterros	—	24.777$400		24:777$400	109:[illegible]$700	—	134:757$100		Decreto 134 de 26-4-35
Diversos									
Construção de cêrcas ao longo da linha	[illegible]	—	[illegible]	9:828$300	1.907:202$[illegible]20		1.9[illegible]$920	5.122:299$946	Decreto 3 de 4-1-35
Lastramento da linha com pedra britada — 1.º plano	1[illegible]	—	312:[illegible]	314:240$900	[illegible]3.690:[illegible]	116:[illegible]$900	33.688:196$4[illegible]	27.402:[illegible]$900	Decreto 118 de 20-10-34
Lastramento da linha com pedra britada — 2.º plano	[illegible]	—	110:[illegible]	200:763$[illegible]	1.242:811$[illegible]	200:763$400	1.242.811$900	—	Pedido encaminhado
Aumento de dormentes	[illegible]	[illegible]$800	[illegible]	[illegible]	1.[illegible]20:311$100		1.660:626$800	3.[illegible]:961$924	Decreto 21.4[illegible]2 de 15-6-34
TOTAL GERAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]19:640$[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]:364$[illegible]		

le 1939

D	TAL RAL	Despesa autorizada ou orçada	OBSERVAÇÕES
Li			
Reconstrução	309$300	42:486$144	Ofício n.° 714 de 21-9-39
Construção da	612$900	—	Não tem pedido
Oficinas da 3	246$500	—	Não tem pedido
I			
Nova instalaç	178$400	200:540$191	
Linh			
Cobertura da	27$600	85:766$076	Decreto 4.329 de 30-6-39
Emprêgo de Maria a	88$700	—	Ofício n.° 367 de 13-5-39
Linhas novas	67$000	1.011:151$545	Ofício n.° 314 de 27-4-39
Li			
Construção d	—	—	Não tem pedido
Montagem da	68$600	138:032$703	Não tem pedido
Novas alvena	42$800	—	Pedido encaminhado
Ramal			
Variante e at	22$300	—	Não tem pedido
Casas para m Pelotas .	14$500	55:195$720	Decreto 4.330 de 30-6-39
Aumento do	—	—	Pedido encaminhado
Lastramento	87$500	—	Não tem pedido
Lastramento	49$200	—	Não tem pedido
Reaproveitam	30$900	—	Não tem pedido
	46$200	—	

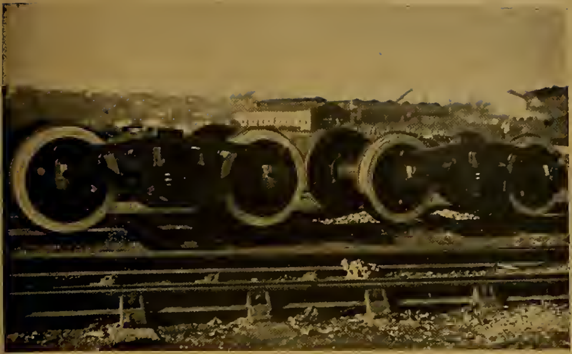
331 — 336

Despesa feita em "Reaparelhamento por conta da Subvenção da União", durante o ano de 1939

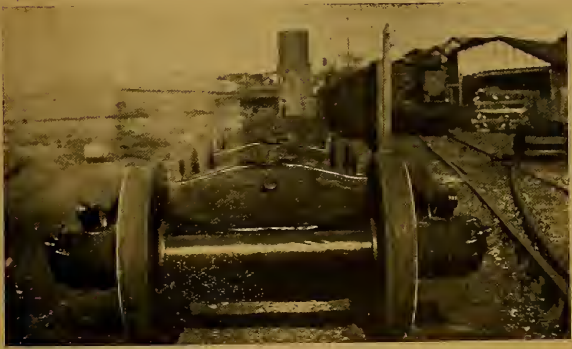
DESIGNAÇÃO DA OBRA	DESPESAS DO ANO				Créditos	TOTAL GERAL	Despesa autorizada ou orçada	OBSERVAÇÕES
	Material	Pessoal	Diversos	TOTAL				
Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre								
Reconstrução e aumento da estação de Rio dos Sinos......	18:742$200	27.914$400	10:652$700	57:309$300	—	57:309$300	42:486$144	Ofício n.° 711 de 21-9-39
Construção da carvoeira de Santa Maria......................	14:180$300	20:894$900	537$700	35:612$900	—	35:612$900	—	Não tem pedido
Oficinas da 3.ª Residência, em Santa Maria................	1$000	7:245$500	—	7:246$500	—	7:246$500	—	Não tem pedido
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara								
Nova instalação hidráulica em Taquara....................	10:719$100	8:810$100	2 649$200	22:178$400	—	22:178$400	200:540$191	
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos								
Cobertura da plataforma da estação de Cruz Alta..........	32:494$800	19 591$600	41$800	52:128$200	1:300$600	50:827$600	85 766$076	Decreto 4.329 de 30-6-39
Emprêgo de materiais especiais de linha — Trecho Santa Maria a Passo Fundo....................................	18:245$100	398$700	44$900	18:688$700	—	18:688$700	—	Ofício n.° 367 de 13-5-39
Linhas novas, balança, girador e outras obras em Carasinho	218:161$900	74 631$300	242 070$800	534:867$000	—	534:867$000	1 011.151$545	Ofício n.° 314 de 27-4-39
Linha de Santa Maria a Uruguaiana								
Construção da carvoeira de Cacequi........................	3:906$700	8.720$800	938$300	13:565$800	13:565$800	—	—	Não tem pedido
Montagem da caixa d'água em Alegrete.....................	9:391$600	13.180$800	1:096$200	23:668$600	—	23:668$600	138:032$707	Não tem pedido
Novas alvenarias para a ponte do km. 368,954,8............	—	—	42$800	42$800	—	42$800	—	Pedido encaminhado
Ramal Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja								
Variante e atêrro de acesso à nova ponte do rio Toropi......	14:585$600	68 528$700	208$000	83:322$300	—	83:322$300	—	Não tem pedido
Linha de Cacequi a Rio Grande								
Casas para máquina e bombeiro da instalação hidráulica de Pelotas	11:820$100	4:401$200	1:793$200	18:014$500	—	18:014$500	55.195$720	Decreto 4.330 de 30-6-39
Diversos								
Aumento do número de dormentes para 1.600 por quilômetro	7:667$300	—	—	7 667$300	7 667$300	—	—	Pedido encaminhado
Lastramento da linha com pedra britada — 1.° plano......	164:719$100	765 865$200	955:903$200	1.886:487$500	—	1.886:487$500	—	Não tem pedido
Lastramento da linha com pedra britada — 2.° plano......	495:401$400	168 606$800	305:341$000	969:349$200	—	969:349$200	—	Não tem pedido
Reaproveitamento de material de linha......................	42:826$700	87 441$600	6:262$600	136:530$900	—	136:530$900	—	Não tem pedido
TOTAL.......	1.062:862$900	1.276 234$600	1.527:582$400	3.866:679$900	22:533$700	3.844:146$200	—	

Trilhos recortados e reempregados na linha principal, no ano de 1939, por conta da verba "Subvenção da União"

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	TIPO 20 KG.		TIPO 23 KG.		TIPO 30 KG.		TIPO 32 KG.		TOTAIS	
	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares
Santa Maria a Pôrto Alegre.....	—	—	—	—	—	—	40	380,00	40	380,00
Santa Maria a Uruguaiana.......	2.666	27.824,00	—	—	—	—	—	—	2.666	27.824,00
Santa Maria a Marcelino Ramos..	—	—	—	—	—	—	224	2.000,00	224	2.000,00
Cacequí a Rio Grande............	—	—	—	—	5.251	58.872,20	—	—	5.251	58.872,20
Entroncamento a Santana........	2.134	20.109,40	2.492	27.992,30	—	—	—	—	4.626	48.101,70
Rio dos Sinos a Taquara........	—	—	662	7.314,27	—	—	—	—	662	7.314,27
Taquara a Canela................	—	—	1.165	13.282,80	—	—	—	—	1.165	13.282,80
Junção a Vila Siqueira...........	1.854	17.237,20	—	—	—	—	—	—	1.854	17.237,20
Totais.................	6.654	65.170,60	4.319	48.589,37	5.251	58.872,20	264	2.380,00	16.488	175.012,17



Truques integrais de aço, fundidos nas oficinas de Santa Maria, vista lateral.



Truques integrais de aço, fundidos nas oficinas de Santa Maria, vista de frente.

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

RAMAL DE QUARAÍ

Os serviços da construção do ramal de Alegrete-Quaraí prosseguiram intensamente e foram concluídos sob a direção técnica e execução imediata da 5.ª Divisão.

Trata-se, propriamente, da conclusão do citado ramal, desde a estação de Severino Ribeiro à cidade de Quaraí, numa extensão de 61,833 quilômetros, cujas obras, com as modificações de traçado julgadas necessárias, foram aprovadas pelo decreto federal n.º 19.916, de 24 de abril de 1931.

Segundo os dados existentes na Contabilidade Geral, as despesas de construção do trecho indicado haviam atingido, até 31 de dezembro de 1938, a

9.450:380$650

Nos primeiros mêses do exercício de 1939, considerando-se, de um lado, a exiguidade da verba disponível pelo orçamento aprovado, e, de outro lado, o esgotamento da verba geral de Fundo de Melhoramentos, foi encaminhada ao Govêrno Federal uma nova previsão das despesas a serem realizadas, pela Subvenção de 200.000 contos concedida pela União nos têrmos do decreto-lei n.º 552, de 12 de julho de 1938. Êsse orçamento complementar atinge, em números redondos, a quantia de

2.000:000$000,

com a qual o montante das obras deverá ser de:

11.450:000$000

O total das despesas de mão de obra, em 1939, foi de:

770:160$200

Feita a decomposição pelos diversos serviços, o despêndio se distribue como segue:

Mão de obra da construção propriamente dita (83,90%)	a)	**Movimento de terra**....	69,21% —	533:052$100
	b)	**Obras de arte**	10,89% —	83:898$700
	c)	**Assentamento da linha.**	3,43% —	26:402$200
	d)	**Construção de cêrcas**...	0,37% —	2:827$500
		Soma parcial.............		646:180$500
Mão de obra dos serviços gerais da construção (16,10%)	e)	**Despesas Gerais I** (administração, capatazes, rondas, etc.)	8,87% —	68:345$100
	f)	**Despesas Gerais II** (serviços auxiliares: transporte de lenha, carga e descarga de dormentes, trilhos, etc.)	0,94% —	7:199$000
	g)	**Despesas Gerais III** (reparação e preparo de ferramentas, construção e mudança de casas de turmas, etc.)	5,18% —	39:881$600
	h)	**Encargos sociais** (férias, licenças, gala, nojo, etc.)	1,11% —	8:554$000
		Soma parcial		123:979$700
		Total Geral	100%	770:160$200

O trecho de trabalho, compreendido entre a Sanga da Areia e a cidade de Quaraí tem a extensão de 5,420 quilômetros.

O volume total escavado foi de:

16.649^{m3},468

contra

88.955^{m3},541, em 1938.

A classificação foi a seguinte:

Designação	**Metros cúbicos**	**Percentagem**
Terra	5.072,314	30,46
Moledo	—	—
Pedra solta	5.289,127	31,77
Rocha branda	4.077,567	24,49
Rocha dura	2.210,460	13,28

Calculando-se pelos preços unitários em vigor na Viação Férrea, o movimento de terra, a escavação e o transporte podem ser avaliados em:

200:779$900

O assentamento da linha atingiu a

8.131,50 metros,

compreendendo-se aí o restante do próprio ramal, o recinto da estação de Quaraí, o ramal da Charqueada e o triângulo de reversão.

Em julho, construíram-se a estação provisória e as moradias do Agente e do Mestre de Linha, em Quaraí.

Em agôsto, ficaram concluídos dois desvios, na estação de Quaraí, sendo um de 600, e outro de 120 metros, êste ao lado do armazém.

Construíram-se, ao mesmo tempo, as casas de moradia para o conferente e o guarda-chaves, três boeiros capeados e seis boeiros simples.

Quando se aproximava o têrmo das obras, foi pedida à chefia do 7.º Distrito da Inspetoria Federal a designação de um representante para, em companhia do chefe da 5.ª Divisão, proceder à inspeção e verificar se o trecho final (Mancarrão a Quaraí) estava em condições de ser entregue ao tráfego.

Designado, para êsse fim, em setembro, o eng.º fiscal dr. Artur Crespo de Oliveira, a construção foi julgada capaz e só não foi em seguida entregue ao tráfego porque sobrevieram fortes chuvas, tendo-se tornado necessário reparar e consolidar a linha em alguns pontos vulnerados.

Finalmente, a 25 de novembro, teve lugar a inauguração oficial da última e mais importante estação do ramal, na cidade de Quaraí, o que veio completar a nova via de comunicação férrea há tanto almejada pela rica e futurosa zona fronteiriça.

O ato foi solene e festivo, tendo comparecido membros e representantes dos Govêrnos federal, estadual, da Inspetoria Federal das Estradas, da Viação Férrea, autoridades civís e militares e considerável massa de povo. As cerimônias culminaram com a inauguração de um marco, onde, em placa de bronze, se assinalou o acontecimento.

Em quadro a seguir, demonstram-se os dados correspondentes ao ramal, integralmente considerado, isto é, desde a estação de Alegrete, na linha tronco de Santa Maria-Uruguaiana, até Quaraí:

ESTAÇÕES	Quilometragem	Distâncias Km.	Altitude	Lado da linha
Alegrete	231,8170	—	92,40	Esquerdo
Vasco Alves	253,8330	22,0160	184,40	Esquerdo
Rivadávia Corrêa.	270,2830	38,4660	191,40	Esquerdo
Severino Ribeiro .	285,3870	53,5700	198,80	Direito
Baltazar Brum ..	310,4625	78,6455	182,00	Direito
João Marcelino ..	324,6169	92,7999	164,00	Esquerdo
Mancarrão	332,2367	100,4197	—	—
Quaraí	347,2200	115,4032	112,00	Esquerdo

A construção de cêrcas, em ambos os lados da linha e segundo o tipo mais indicado para o local, foi de 1.850 metros.

A linha telegráfica foi completada no trecho concluído, de 5,400 quilômetros.

O total das despesas durante o ano, relativas a materiais e mão de obra de todos os serviços executados está demonstrado a seguir:

Mão de obra	813:063$900
Materiais	407:035$600
Diversos	97:194$700
Total	1.317:294$200

Quer dizer, pois, que o despêndio realizado, desde o início dos trabalhos até agora, foi o seguinte:

até 1938	9.450:380$650
em 1939	1.317:294$200
Total	10.767:674$850

sendo de 11.450:000$000 o orçamento reforçado, segue-se que a verba disponível para os trabalhos complementares faltantes, edifícios definitivos, etc., é de:

11.450:000$000 — 10.767:674$850 = 682:325$150

Ao findar o exercício, o efetivo de pessoal em serviço era de 210 homens, empregados no movimento de terra do ramal para a Charqueada São Carlos, cujas obras de arte já foram construídas.

Achavam-se em conclusão os dois últimos guarda-gados, dos cinco projetados para todo o ramal.

No transporte de terras para o ramal da Charqueada estão sendo empregados dois trens de lastro.

A conservação dos 12 últimos quilômetros do ramal inaugurado continua a cargo da Residência da construção e é feita por duas turmas de 9 homens cada uma.

VARIANTE BARRETO A DIRETOR A. PESTANA

Entregues a linha e a respectiva conservação ao departamento da Via Permanente (4.ª Divisão), na parte que lhe corresponde, neste relatório, se encontram os dados que mais interessam.

A 5.ª Divisão, que alí mantinha alguns homens para guardar, conservar e movimentar os materiais remanescentes da construção, transferiu tudo para Garibaldi, onde instalou um armazém e uma pequena oficina de emergência, mais adiante referidos.

RAMAL PÔRTO ALEGRE AO MATADOURO MODÊLO

Os trabalhos dêste ramal foram concluídos em março. A linha esteve em condições de ser trafegada desde fevereiro, mas foi oficialmente entregue ao tráfego a 12 de junho.

Como consta no relatório anterior, o trecho propriamente construído, desde Vila Nova ao Matadouro, tem a extensão de 5,983 quilômetros. Acrescentando-se 2,0116 Km. de nove desvios existentes no mesmo trecho, a extensão total das linhas alí montadas vai a 7,9946 quilômetros.

A discriminação do ramal, compreendendo os trechos pre-existentes, está representada a seguir:

da primeira chave (lado de Santa Maria)	Km.
da estação de Pôrto Alegre a Ildefonso Pinto	1,079
de Ildefonso Pinto ao Riacho	2,901
de Riacho ao entroncamento	7,860
do entroncamento a Vila Nova	4,249
de Vila Nova ao Matadouro Modêlo	5,983
Total	22,072

O financiamento das obras, desde o início, em dezembro de 1935, está ao encargo do Estado, a quem a Viação Férrea imputa os débitos sob a rúbrica — "Govêrno Estadual".

Até 31 de dezembro de 1938, êsses débitos haviam atingido a:

1.065:339$700

Durante o exercício de 1939, somaram a:

273:894$100

Vale dizer que, ao têrmo da construção, as despesas, até então registradas pela Viação Férrea, somaram a:

1.065:339$700 + 273:894$100 = 1.339:233$800

Tendo sido de 1.340 contos o orçamento atualizado, ao serem as obras reiniciadas sob inteira responsabilidade da Viação Férrea, em julho de 1938, verifica-se que as despesas reais ficaram no índice quase preciso daquela estimativa.

Com a entrega do ramal ao tráfego, a conservação passou à 4.ª Divisão, em cujo capítulo dêste relatório se encontram as notas subsequentes.

VARIANTES DA SERRA

Durante os primeiros mêses do ano relatado, ativaram-se os trabalhos de retificação, de sorte a concluir o mais depressa possível o trecho de Taquarembó-Guassupí.

Inspecionadas as obras por um representante do 7.º Distrito da Inspetoria Federal, o referido trecho, com a extensão de 4,100 quilômetros, entre as estacas 1.364 e 1.569, foi entregue ao tráfego a 28 de maio.

Atendendo, de uma parte, a que a verba disponível, pelo Fundo de Melhoramentos, estava esgotada e, de outra parte, que se fazia mistér submeter ao Govêrno Federal o programa de prosseguimento das obras, inclusive as de 1939, a expensas da verba de Subvenção de 200.000 contos, objeto do decreto-lei federal n.º 552, os trabalhos foram virtualmente paralizados.

O pessoal mais antigo foi transferido para outras Residências da 4.ª Divisão e o mais moderno, que fôra admitido em caráter provisório, dispensado. Permaneceram apenas os elementos necessários à conservação e consolidação dos trechos incorporados à linha em tráfego, desde Pinhal, e ao movimento de terra para a esplanada da nova estação de Taquarembó.

As despesas realizadas durante o ano foram:

Material	137:610$300
Mão de obra	279:261$300
Diversos	11:410$100
Total	428:281$700

Ao ser encaminhado ao Govêrno da União o novo expediente relativo à execução das variantes projetadas até Cruz Alta, foi demonstrado que o despêndio, a contar do início dos trabalhos, em 1930, até 31 de dezembro de 1938, foi de:

a) por conta de capital	7.656:858$140
b) por conta do Fundo de Melhoramentos	2.671:394$210
Total	10.328:252$350,

correspondente aos seguintes serviços já executados:

I) — 42,102 quilômetros de leito pronto, com linha assentada e em tráfego;

II) — 5,601 quilômetros de leito pronto, faltando o assentamento da linha, etc.

Acrescentando-se a despesa ocorrida em 1939, o total gasto até o fim do ano relatado alcança a:

(10.328:252$350 + 428:281$700) = 10.756:534$050

O último orçamento das obras a realizar, dependendo de aprovação, pela citada verba da Subvenção, incluindo a despesa de 1939, atinge ao total de:

19.523:831$900

Deduzindo o despêndio e os trabalhos realizados em 1939, verifica-se que a verba orçada, disponível para o prosseguimento das variantes, até Cruz Alta, é de:

19.095:550$200,

correspondentes aos seguintes serviços a serem executados, segundo o projeto primitivo aprovado pelo Govêrno Federal.

Construção do leito e assentamento da linha em

80, Km. 497

assentamento da linha em leito já pronto sôbre:

1,499 Km.

Conforme expediente já submetido ao Govêrno do Estado e por êste aprovado, foi demonstrada a conveniência de ser o restante das obras construído por etapas, mediante empreitada, ficando a Viação Férrea com a orientação e fiscalização técnicas.

De acôrdo ainda com o que ficou assentado, ao iniciar-se o exercício de 1940, foi aberta concorrência administrativa para o contrato de construção da primeira das etapas faltantes, numa extensão de 8 quilômetros, a partir da estação de Val de Serra.

Tratando-se, embora, de obras de vultoso custo, já foram demonstradas, de sobejo, as múltiplas vantagens que advirão para a rêde, com a retificação completa da linha de Pinhal a Cruz Alta, que permitirá um desenvolvimento considerável nos transportes, uma tríplice eficiência das unidades de tração e um rendimento econômico altamente compensador, em breve futuro, do capital invertido.

LINHA DE BENTO GONÇALVES A PASSO FUNDO

Prosseguiram os trabalhos da construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos, numa extensão de 20 quilômetros, mediante empreitada contratada pelo sr. Heitor Mazzini, com o Govêrno do Estado.

O volume de materiais escavados e transportados foi de:

32.180,770 metros cúbicos,

discriminados a seguir:

Designação	Metros cúbicos	Percentagens
Terra	11.833,359	36,77
Moledo	904,738	2,81
Pedra sôlta	7.488,750	23,27
Rocha branda e compacta	1.166,018	3,63
Rocha dura e compacta ..	10.787,905	33,52
Soma	32.180,770	100,00

A despesa correspondente atingiu a 199:719$303, de acôrdo com as medições abaixo:

8.ª medição provisória (quota de 1938)	27:692$133
9.ª medição provisória	108:468$835
10.ª medição provisória	60:067$284
11.ª medição provisória	3:491$051
Total	199:719$303

O índice dos trabalhos é bastante inferior ao do ano anterior, porisso que ficaram virtualmente concluídos, em outubro, na parte que incumbia ao empreiteiro.

Em consequência da natureza do terreno, havendo desmoronado o corte n.º 147, foi remetido ao Govêrno do Estado o expediente em que se propõe um aditamento de contrato para execução de obras complementares destinadas a corrigir o embaraço e levar a têrmo o preparo do leito até à estação de Veríssimo de Matos.

O montante das medições processadas em favor do empreiteiro é o seguinte:

até 1938	1.125:326$022
em 1939	199:719$303
Total	1.325:045$325

A regularização do leito, o assentamento da linha férrea, construção da linha telegráfica, edifícios e acessórios etc., a cargo da Viação Férrea, prosseguem em harmonia com a marcha geral dos trabalhos executados por pessoal em número reduzido.

O assentamento de trilhos foi feito em 8 quilômetros, até o Km. 28 da linha, a contar da chave do triângulo, além de Carlos Barbosa, no ramal de Montenegro-Caxias.

As despesas de fiscalização e execução, na parte correspondente à Viação Férrea, debitadas ao Govêrno Estadual atingiram a

339:685$200

ou sejam:

até 1938	301:883$200
em 1939	339:685$200
Total	641:568$400

DUPLICAÇÃO DA LINHA, DESDE O ENTRONCAMENTO DA VARIANTE ATE' A ESTAÇÃO DE NAVEGANTES

Com o desenvolvimento dos trabalhos, intensificados desde o exercício anterior, concluíram-se as duas etapas da linha nova, da parada Standard à estação Diretor A. Pestana, e desta a Navegantes, com a extensão de 2,753 e 1,380 quilômetros, respectivamente. A primeira foi entregue ao tráfego em 16 de outubro, e a segunda já o fôra em janeiro.

Os trechos em tráfego são, pois:

		Km.
1938	Entroncamento à Parada Standard	3,109
1939	Parada Standard a Diretor A. Pestana	2,753
	Diretor A. Pestana a Navegantes	1,380
	Total	7,242

Nos dois últimos trechos, o tráfego está sendo feito apenas pela linha nova, pois o leito da antiga está sendo levantado ao mesmo nível da outra, com os trabalhos complementares, tudo intensamente, de sorte que o tráfego duplo no segundo trecho (Standard a Diretor A. Pestana) deverá realizar-se em abril de 1940, ultimando-se a seguir a pequena etapa de Diretor A. Pestana a Navegantes.

A terra transportada de Vasconcelos Jardim, até abril, para a linha nova, e de maio em diante, para a antiga, alcançou ao total de 12.735 metros cúbicos.

As despesas realizadas no exercício apreciado foram:

Materiais	472:354$700
Mão de obra	118:229$500
Diversos	23:940$500
Total	614:524$700

Ou, recapitulando:

até 1938	291:139$600
em 1939	614:524$700
até 31/12/1939	905:664$300

DESAPROPRIAÇÕES

A 5.ª Divisão prosseguiu na tarefa de centralizar e simplificar o importante serviço de desapropriações.

Durante o ano, organizaram-se oito processos, sendo cinco de desapropriações, dois de doação e um de desapropriação e doação simultâneas.

O total de processos liquidados foi a 20, a saber:

Santa Maria a Marcelino Ramos	8
Santa Maria a Uruguaiana	1
Recinto de Cacequí	2
Cacequí a Rio Grande	1
Entroncamento a Santana	1
Ramal de Alegrete a Quaraí	1
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara	1
Variante de Barreto a Diretor A. Pestana	4
Ramal de Ramiz Galvão a Santa Cruz	1
Total	20

O número de desapropriações ainda a liquidar, na variante de Barreto a Diretor A. Pestana, diretamente fiscalizada pela 5.ª Divisão, que era de 16, ficou reduzido a 12.

PROJETOS E ORÇAMENTOS

A 2.ª Sub-divisão (Estudos Técnicos) da 5.ª Divisão apresentou a discriminação de seus trabalhos, assim resumidos:

Projetos encaminhados	7
Projetos concluídos	27
Projetos em estudos	35
Desenhos, cópias e perfís	44

Nos serviços de fotocópia para as diversas Divisões foram gastos, durante o ano, 1956,32 m.² de papel "Ozalid".

PONTES

Continuou a 5.ª Divisão a execução do programa do refôrço e substituição de pontes, de importante eficiência na economia dos transportes.

O demonstrativo a seguir informa sôbre a quantidade de pontes reforçadas no último decênio:

ANO	Número de vãos	MATERIAIS		Totais Ton.
		Novos Ton.	Usados Ton.	
1930	18	45,2	82,5	127,7
1931	22	92,5	200,6	293,1
1932	33	121,8	228,2	350,0
1933	50	218,7	329,3	548,0
1934	33	152,5	220,7	373,2
1935	33	206,7	377,2	583,9
1936	27	128,5	300,4	428,9
1937	43	232,2	802,2	1034,4
1938	38	217,2	408,3	625,5
1939	26	247,9	476,7	724,6
Totais	323	1663,2	3426,1	5089,3

Coeficiente médio de material de refôrço (novo) ... 32,7 %
Coeficiente médio de material existente (usado) ... 67,3 %

O quadro subsequente mostra, em minúcias, as pontes reforçadas, as posições quilométricas, o número de vãos e a natureza dos materiais empregados.

LINHAS
Santa Maria a Passo F do ....
Santa Maria a Passo F do ....
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Cacequí a Rio Grande
Basílio a Jaguarão ..
Basílio a Jaguarão ..
Basílio a Jaguarão ..
Basílio a Jaguarão ..
Basílio a Jaguarão ..
Basílio a Jaguarão ..
Pôrto Alegre a Monte gro ....
Duplicação da linha e tre Navegantes e E troncamento Varian
Rio dos Sinos a Cane
Tot

M
M

Relação das pontes reforçadas e construidas em 1939

LINHAS	Posição quilométrica	Número de vãos	Vão entre apoios m.	MATERIAIS		Totais Kg.	Custo orçado
				Novo Kg.	Usado Kg.		
Santa Maria a Passo Fundo	235 + 033	1	51,52	46.365	79.292	125.657	162:992$902
Santa Maria a Passo Fundo	251 + 417	1	41,22	36.349	62.165	98.514	115:099$620
Cacequí a Rio Grande ..	195 + 493	1	15,60	7.300	12.502	19.802	25:492$570
Cacequí a Rio Grande ..	204 + 509	2	15,60	14.600	25.004	39.604	50:985$140
Cacequí a Rio Grande ..	237 + 521	1	15,60	7.300	12.502	19.802	25:492$570
Cacequí a Rio Grande ..	140 + 107	1	20,60	6.210	28.795	35.005	38:780$710
Cacequí a Rio Grande ..	230 + 021	1	20,60	6.210	28.795	35.005	38:780$710
Cacequí a Rio Grande ..	231 + 739	1	20,60	6.210	28.795	35.005	38:780$710
Cacequí a Rio Grande ..	272 + 594	1	20,60	6.210	28.795	35.005	38:780$710
Cacequí a Rio Grande ..	162 + 389	1	20,62	7.836	22.239	30.075	35:111$040
Cacequí a Rio Grande ..	276 + 873	1	20,62	7.836	22.239	30.075	35:111$040
Cacequí a Rio Grande ..	278 + 590	1	20,62	7.836	22.239	30.075	35:111$040
Cacequí a Rio Grande ..	239 + 312	1	40,80	28.590	40.910	69.500	92:376$127
Cacequí a Rio Grande ..	312 + 883	1	40,80	26.208	56.777	82.985	103:656$214
Basílio a Jaguarão	15 + 521	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Basílio a Jaguarão	22 + 940	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Basílio a Jaguarão	25 + 176	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Basílio a Jaguarão	26 + 968	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Basílio a Jaguarão	30 + 790	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Basílio a Jaguarão	45 + 616	1	5,70	2.562	—	2.562	11:455$659
Pôrto Alegre a Montenegro	352 + 428	1	15,60	5.752	12.682	18.434	22:457$557
Duplicação da linha entre Navegantes e Entroncamento Variante	382 + 633	1	3,60	1.200	—	1.200	—
	380 + 639	1	2,20	310	—	310	—
	380 + 639	1	1,80	240	—	240	—
Rio dos Sinos a Canela.	4 + 957	1	10,80	10.000	—	10.000	24:241$292
Totais				247.934	483.731	731.665	951:983$906

351 354

Material novo .... 34,44 %
Material usado .... 65,56 %

O refôrço de pontes na linha de Santa Maria a Passo Fundo ficou inteiramente concluído, excetuando-se, apenas, duas, de 10 metros de vão, nos quilômetros 101 + 973 e 118 + 216, porisso que serão abandonadas, a breve futuro, com o avanço das variantes de Pinhal a Cruz Alta.

No ano apreciado, foi montada uma superstrutura nova, de 40,80 metros de centro a centro de apoios, no Km. 126 + 247 da linha de Cacequí a Rio Grande, com o pêso de 100 toneladas.

Discriminam-se, a seguir, as pontes montadas desde 1930:

ANOS	Número de vãos	Pêso total Ton.
1930	6	54,7
1931	—	—
1932	—	—
1933	4	74,0
1934	10	473,2
1935	18	505,5
1936	1	101,9
1937	—	—
1938	2	310,0
1939	1	95,2
Total	42	1.614,5

LEVANTAMENTO DE HORTOS FLORESTAIS

Com a intenção de apresentar um trabalho especial ao II Congresso Riograndense de Agronomia, que se realizará em Pôrto Alegre de 5 a 20 de maio próximo, esta Diretoria determinou o levantamento completo dos hortos florestais, existentes na Viação Férrea, sob a administração do Almoxarifado, em São Leopoldo, Fortaleza, Palomas, João Arreguí, Charqueada e Pulador, êste último em fase de organização.

A elaboração das plantas compreende minucioso levantamento topográfico de cada horto, com indicação exata das áreas de terras plantadas e a plantar, número de árvores, edifícios e sua localização.

Dêsses trabalhos foi incumbida a 5.ª Divisão, que lhes destacou duas turmas dirigidas por engenheiros experimentados, cujos serviços se desenvolveram com regularidade e presteza.

Laminadores para ferro, redondo e quadrado até 7/8", construidos nas oficinas de Santa Maria.

Forno para aquecimento dos pacotes destinados à laminagem, construido nas oficinas de Santa Maria.

ASSOCIAÇÕES

Funcionam em diversos núcleos ferroviários do Estado, prestando ótimos serviços ao pessoal, as seguintes associações mantidas por êle:

1 — Caixa de Aposentadoria e Pensões.
2 — Cooperativa dos Empregados.
3 — Associação dos Ferroviários Sul Rio-Grandenses.
4 — Mutualidade de Ferroviários — Pôrto Alegre.
5 — Amparo Mútuo.
6 — Associação dos Empregados da Viação Férrea — Santa Maria e Rio Grande.
7 — Associação Beneficente dos Operários — Santa Maria.
8 — Biblioteca Profissional dos Operários das Oficinas de Santa Maria.
9 — Grêmio Apolo Cacequiense — Cacequí.
10 — Rio-Grandense, F. B. Clube — Santa Maria.
11 — Sociedade de Cultura e Beneficência — Bagé.
12 — Sociedade Beneficente 21 de Abril — Santa Maria.
13 — Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo — Cruz Alta.
14 — Departamento Desportivo da Viação Férrea.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caráter desportivo, em vários pontos do Estado, também criadas e mantidas por ferroviários.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

O movimento financeiro da Caixa de Aposentaria e Pensões, no exercício de 1939, foi o seguinte:

Receita	10.875:787$800
Despesa	6.375:162$100
Receita líquida	4.500:625$700

O patrimônio dessa instituição, em 31 de dezembro de 1939, elevava-se a 51.752:100$800, constituído pelos seguintes saldos:

Do exercício de 1923	1.613:852$490
Do exercício de 1924	2.326:730$620
Do exercício de 1925	2.187:096$890
Do exercício de 1926	1.980:927$765
Do exercício de 1927	2.144:337$450
Do exercício de 1928	2.731:813$635
Do exercício de 1929	3.016:597$710
Do exercício de 1930	3.148:043$910
Do exercício de 1931	2.763:542$330
Do exercício de 1932	2.617:322$500
Do exercício de 1933	2.597:904$560
Do exercício de 1934	2.490:866$810
Incorporação da Caixa da B. G. S.	424:685$910
Do exercício de 1935	2.519:037$610
Do exercício de 1936	4.380:889$800
Do exercício de 1937	3.573:849$000
Do exercício de 1938	6.724:492$300
Do exercício de 1939	4.500:625$700
Variações do patrimônio	9:483$810
Total	51.752:100$800

Discrimino, a seguir, por título, a receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões, durante o ano em relato:

Contribuição dos associados	2.002:714$400
Jóias	229:549$000
Aumento de vencimentos	138:609$800
Indenizações dos ativos (artigo 43)	220:802$100
Contribuição da Viação Férrea, Cooperativa e Caixa de Aposentadoria e Pensões	2.591:675$300
Contribuição da União	2.591:675$300
Rendas patrimoniais	2.848:200$600
Contribuições atrazadas (artigo 43)	183:510$700
Receitas diversas	69:050$600
Total da receita	10.875:787$800

A despesa do ano em apreço se desdobra, também por título, da seguinte forma:

Aposentadorias	3.372:019$300
Pensões	1.444:239$800

Serviço médico	983:010$100
Restituições e funerais............	14:309$900
Administração (Pessoal e Material)	548:479$800
Diversas	13:103$200
Total da despesa........	6.375:162$100

Aposentadorias

No ano de 1939 foram concedidas 108 aposentadorias, sendo 78 por invalidez, 14 compulsórias e 16 ordinárias.

São indicadas a seguir as aposentadorias concedidas desde a fundação da Caixa e as que estavam em vigor em 31 de dezembro de 1939:

NATUREZA DA APOSENTADORIA	Concedidas	Extintas	Em vigor em 31/12/1939
Invalidez	1.383	486	897
Compulsória	29	5	24
Ordinária	485	207	278
Total	1.897	698	1.119

Em 1939 a Caixa de Aposentadoria e Pensões despendeu a importância de 3.372:019$300 com as aposentadorias, sendo 2.084:944$700 com as por invalidez e 1.287:074$600 com as ordinárias.

O total das aposentadorias pagas desde a fundação da Caixa até 31 de dezembro de 1939 montou a 28.483:388$300, numa percentagem de 27,4% sôbre a receita.

Pensões

Em 1939 foram concedidas 126 pensões compreendendo 319 quótas.

As pensões e quótas concedidas desde a fundação da Caixa e as que estavam em vigor, em 31 de dezembro daquele ano, discriminam-se a seguir:

NÚMERO DE	Concedidas	Extintas	Em vigor em 31/12/1939
Pensões	1.363	105	1.258
Quótas	3.839	895	2.944

Com o pagamento de pensões foi despendida no ano próximo findo a importância de 1.444:239$800.

Carteira predial

Continuou em pleno funcionamento a Carteira Predial da Caixa de Aposentadoria e Pensões que, no ano relatado, adquiriu 51 terrenos destinados à construção de casas para 67 associados.

Os fundos aplicados na Carteira Predial, em 31 de dezembro de 1939, montavam a 9.691:145$400.

Serviço médico

O serviço médico, no qual, em 1939, foram gastos .... 983:010$100, teve o seguinte movimento geral:

Doentes atendidos	193.549
Visitas a domicílio..............	19.584
Injeções	41.695
Curativos	10.578
Intervenções	1.639
Viagens	1.408

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

A Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea continua prestando inestimáveis serviços à classe ferroviária não só pelas facilidades que proporciona a sua secção comercial, isto é, quanto aos fornecimentos de mercadorias em geral, como também pela manutenção das suas duas modelares escolas profissionais, sediadas em Santa Maria, e, ainda, pelos benefícios oriundos dos pecúlios por morte ou por invalidez dos seus associados.

Pecúlios

Em 1939 por conta do "Fundo de Beneficência" foram pagos 72 pecúlios na importância de 221:623$300, sendo 56 num total de 160:723$300, por morte e 16 num total de ... 60:900$000, por invalidez.

Instrução

A instrução a cargo da Cooperativa tem apresentado surpreendentes resultados que demonstram o carinho e zelo dos seus dirigentes.

Escola de Artes e Ofícios "Hugo Taylor"

O funcionamento desta escola foi normal até princípios de outubro, quando foram suspensas suas atividades em virtude da necessidade imprecindível de serem introduzidas diversas remodelações nos respectivos edifícios.

Manteve esta escola, além do Diretor, 34 professores, sendo 13 para o ensino profissional.

Tôdas as secções, marcenaria, ajustagem, eletricidade, torno em madeira, torno mecânico, fundição, autos, entalhe, oxigênio, estofaria, pintura, tipografia e telegrafia, funcionaram normalmente durante o ano, com uma frequência de 150 alunos..

A matrícula geral da escola atingiu a 744 alunos com uma frequência média de 693 alunos, discriminados como segue:

	Matrícula	Frequência média
Internos	100	100
Externos	644	593

Escola Feminina de Artes e Ofícios

Os trabalhos da escola feminina de Artes e Ofícios, durante o ano letivo de 1939, decorreram normalmente embora o grande edifício em que ela funciona esteja se tornando acanhado para a elevada matrícula verificada naquele ano e que atingiu a 1.008 alunas, assim discriminadas:

Internas	100
Externas	684
Trabalhos manuais	224

Funcionam, além do curso primário, os de Economia Doméstica, Complementar e de Trabalhos Manuais que são atendidos por 32 professoras.

Escolas de Alfabetização

Em 1939 funcionaram por conta da Verba de Alfabetização, mantida com a economia de fretes resultante da concessão feita pelo sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, em aviso n.º 68, de 17 de março de 1931, 11 escolas primárias mixtas, com uma matrícula de 1.486 alunos e 60 escolas "Turmeiras" com uma matrícula de 2.131 alunos.

Congresso dos Professores das Escolas Ferroviárias da Cooperativa

De 10 a 18 de dezembro de 1939 realizou-se mais um congresso de professores da Cooperativa e da Verba de Alfabetização que, como nos anos anteriores, decorreu animadíssimo sendo de esperar grandes benefícios para o ensino.

Economia de Fretes

No período de 1932 a 1939 foi creditada à conta "Economia de Fretes" a importância de 3.497:207$800, sendo gastos 3.309:583$700 com a Verba de Alfabetização. Existia, assim, em 31 de dezembro de 1939, um saldo de 187:624$100.

Casa de Saúde

A Casa de Saúde da Cooperativa vem prestando assistência hospitalar não só aos seus associados, como aos particulares, impondo-se, cada vez mais, à consideração pública.

Durante o ano de 1939, foi o seguinte o movimento de doentes entrados:

Adultos	Masculino	347
	Feminino	462
Crianças	Masculino	66
	Feminino	84
Total		959

Foram praticadas as seguintes intervenções e aplicações:

Operações grandes	277
Operações pequenas	237
Curativos dos internos	2.684

Curativos dos externos	1.144
Partos	94
Radiografias	351
Radioscopias	66
Ondas curtas	932
Ultra-violeta	285
Diatermia	100
Pneumotorax	119

Movimento financeiro

As compras da Cooperativa, no exercício de 1939, alcançaram a soma de 23.847:544$900 e as vendas a 28.182:991$200 constatando-se, assim, os aumentos de 2.437:262$100 e.... 2.128:826$500, respectivamente, sôbre as do ano anterior.

O lucro líquido do mesmo ano foi de 1.889:915$100 que, de acôrdo com o art. 64 dos Estatutos sociais, foi distribuído da seguinte forma:

Fundo de Reserva	10%	188:991$500
Fundo de Beneficência	50%	944:957$600
Juros sôbre capital	40%	207:908$700
Bonificação de retorno		548:057$300

Capital dos associados

O montante do capital dos associados da Cooperativa teve, no ano em relato, como vem acontecendo há vários exercícios, um considerável aumento que atingiu a ...... 455:030$400.

Ficou, nessas condições, o capital social elevado a ... 4.158:174$100 em 31 de dezembro de 1939, capital êsse pertencente a 8.430 sócios existentes na mesma data.

Bens de raiz

Possue a Cooperativa bens de raiz na importância de 5.857:800$400, sendo 2.656:901$600 no título "Imóveis" e 3.200:898$800 no "Fundo de Beneficência".

ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL RIOGRANDENSES

A Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses, fundada em 6 de junho de 1931, é administrada por uma diretoria, um conselho deliberativo, sete sub-diretorias regionais, situadas em Montenegro, Santa Maria, Cacequí, Uruguaiana, Rio Grande, Passo Fundo e Cruz Alta, mantendo representantes nos mais importantes núcleos e correspondentes nas localidades ferroviárias de menor movimento.

A A. F. S. R. presta aos seus associados muitos serviços de assistência, gratuitos uns e outros remunerados, porém em módicas prestações mensais, destacando-se dentre êles os seguintes:

a) Hospedagens de associados, que procuram centros de recursos para tratamento de saúde própria ou de pessoas de suas famílias ou para tratar de assuntos de seus interêsses.
b) Funerais dos sócios ou de pessoas de suas famílias, quando não há possibilidade de fazer por intermédio da Caixa de Aposentadoria e Pensões ou da Viação Férrea.
c) Transportes de médicos e de doentes.
d) Exames de laboratórios com apreciável abatimento.
e) Exames de Raio X a preços especiais.
f) Serviços de cartório, tais como habilitações para casamentos; registos de nascimentos de sócios ou de pessoas da sua família; retificações e justificações judiciais; seguros ou pensões; providências junto aos cartórios do Estado e fora dêle, ou junto aos consulados no estrangeiro, para inscrição ou habilitação à pensão ou aposentadoria.
g) Assistência às parturientes.
h) Assistência jurídica.
i) Assistência médica, mantendo dois médicos especialistas em doenças pulmonares, especialidade essa que não existe no quadro médico da Caixa de Pensões e cujos serviços são inteiramente gratuitos.
j) Fornecimento de trajes, uniformes, fardamentos escolares, etc. para desconto em módicas prestações.
k) Encaminhamento, enfim, de quaisquer assuntos de interêsses, sem ferir as normas disciplinares.
l) Pequenos empréstimos a longo prazo, em casos de doença.
m) Assistência odontológica, para pagamento em pequenas prestações.
n) Assinatura do "Diário de Notícias" em condições módicas.
o) Abatimento nas entradas em diversos cinemas da Capital.

Mantem, ainda, uma "Caixa de Pecúlios" que contava, em 31 de dezembro de 1939, com 3.166 associados inscritos em suas diversas séries.

Foram pagos, no exercício de 1939, 215:732$000 a 56 beneficiários.

O "Éco Ferroviário" órgão oficial da Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses, foi transformado, em 1939, em revista mensal ilustrada, cuja tiragem de 12.000 exemplares é a maior do Estado e, em sua quasi totalidade, é distribuído gratuitamente aos seus associados.

Continuou aumentado, em 1939, o quadro social da A. F. S. R. que, no fim do exercício, atingia a elevada cifra de 11.181 sócios, cujas mensalidades somaram a importância de 180:846$000.

A Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses cogita, atualmente, da construção da "Casa do Ferroviário".

ÍNDICE

Introdução 1
Almoxarifado 3
1.ª Divisão 13
2.ª Divisão 81
3.ª Divisão 137
4.ª Divisão 201
5.ª Divisão 339
Associações 357

06678

M. FAZENDA
D.A.-BPA-CB
15151
CO [illegible] O
[illegible] 73

20, 31, 38 41

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

Imp. Nacional —

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15463 - 48
385.098165
V598

Viação ferrea do Rio Grande do Sul
AUTOR
Relatorio 1939
TÍTULO

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

15463-48 385.098165
V598

VFRGS
Rel... 1939

Bolso de Livros D.M.F. - 1.369